ION ARAMĂ
cu BRICUL
MIRCEA
ÎN JURUL EUROPEI

**ION ARAMĂ**

**CU BRICUL „MIRCEA” ÎN JURUL EUROPEI**

— Note de călătorie –

**Editura militară 1970**

*„Iar flamura lui „Mircea”, din vârf de la catarg, răspunde fluturându-și culori în vânt, și în jocul ei prin aer se apleacă și se înalță de pare că salută pământul țării noastre…”*

JEAN BART: *JURNAL DE BORD*

## I Chemarea depărtărilor albastre

### 1

Sunt șaptesprezece ani de-atunci…

Cocoțat pe verga mare, în bătaia vântului și-a soarelui, priveam în jurul meu și mă simțeam stăpân pe zarea aceea albastră care mi se întindea la picioare, pe valul care foșnea alb alăturea de bord. Mă simțeam stăpân în chip cutezător, nesăbuit aproape, cu atâta cumpătare câtă poate dovedi un băiat de șaisprezece ani plecat în larg. Era un sfârșit de vară cu lumină dulce și apa sclipea, jucând în razele de soare ca o oglindă spartă-n mii de cioburi.

Navigam de-a lungul litoralului, spre nord, pe o vreme minunată; după ce am terminat manevra velelor, șeful de echipaj a comandat „liber de la posturi” și m-am dus ca de obicei la prova, acolo unde puntea se întinde mult deasupra apei, să privesc valurile care veneau spre mine și dispăreau sub mine într-o goană monotonă și fără de sfârșit. Mă fascina totdeauna tabloul acesta; mișcarea iute, mereu aceeași și de fiecare dată îmbrăcând alte forme, îmi dădea o anumită amețeală, o suferință atrăgătoare; aș fi dorit să mă rup de acest magnetism, și totuși îmi părea rău când fluierul șefului de cart ne chema pe toți la puntea-centru…

Stăteam acolo ca de obicei și mă uitam la apă și ticluiam în minte versuri naive despre călătoriile care vor veni — când a izbucnit furtuna. Vântul s-a întărit deodată; au răsunat în megafoane

comenzile de pregătire pentru vreme rea; „Mircea” își accentua mereu dansul amețitor pe talazurile devenite lungi și vinete și rele. Am alergat, alături de ceilalți câți ne aflam la bord, să fixăm obiectele de pe punte și din cazărmi, să întărim legăturile bărcilor, să controlăm dacă totul e în ordine — și mult mai înseamnă acest „tot” pe un velier școală cu trei catarge, de o mie șapte sute de tone deplasament și cu mai mult de două sute de oameni adăpostiți pe puntea și în pântecele lui…

În fața furtunii, comandantul a luat singura hotărâre potrivită — drumul spre larg. În legendele marinărești, corabia spune navigatorului: „Ferește-mă de uscat, că te feresc de apă!” Cine-a încălcat acest precept, a făcut-o pe propriul său risc. Am văzut atâtea nave găsindu-și sfârșitul lipsit de glorie pe un banc de nisip, frânte în două pe capătul digului sau spânzurate nefiresc pe ciocul unei stânci submarine, la câteva cabluri depărtare de țărm…

Am rătăcit zile și nopți așa, în larg, pe marea în clocot, sub un plafon ide nori ce au lăsa să se întrevadă nici măcar pentru o după un astru oarecare, cu ajutorul căruia să ne putem calcula poziția; răspundeam numai aproximativ la întrebările îngrijorate ale țărmului: „Unde sunteți?” Pe urmă s-a întrerupt și legătura radio și am rămas noi și Marea; ea — biciuită de rafalele vântului care smulgea pulbere umedă de pe crestele valurilor; noi — singuri și poate prea tineri pentru asemenea aventură, cu proviziile pe sfârșite, cu apa drămuită — o cană la prânz, o cană dimineața, o cană seara… Au fost zile de spaimă și de boală; aveam rău de mare, voiam să stau culcat pe punte și să zac așa pân-la sfârșitul lumii, dar trebuia să manevrăm vergile, să întărim parâmele care se smuceau nebunește în bătaia vijeliei sau, simplu, să ne ferim de șuvoaiele de apă care plesneau fără veste în copastie, săltau — zid lichid verzui și rece — pe deasupra noastră și se prăbușeau cu zgomot mat pe puntea de lemn…

Pe urmă am scris un întreg poem dedicat acestei întâmplări. Cert este că-ți place furtuna, mai ales după ce-a trecut; te simți mai bărbat, te crezi în stare să dobori orice obstacol, o fericire nouă îți străbate pieptul… Poate de aceea marinarii obișnuiesc să umble cu umerii trași înapoi, împingând înainte cu semeție pieptul, gata să-l opună, ca pe-un zid, stihiilor.

Am călătorit cu „Mircea” zeci și zeci de zile pe ape depărtate, am străbătut zone pe care le bântuie uragane, am traversat „cimitirul vapoarelor”, Biscaia, dar niciodată n-am mai întâlnit o furtună ca aceea. Mă rușinez acum că de fapt nu pot descrie cu ochii mei de azi o veritabilă dezlănțuire a energiilor mării. Și cred că am împrumutat ceva din psihologia omului care și-a făcut din mare o profesiune:

Iubește furtuna, însă n-o dorește.

## 2

Sălășuiește-n fiecare dintre noi un dor nelămurit. Un vapor lăsând în urmă țărmul — iată întruparea cea mai potrivită a acestui dor. „Mișcătoarele cărări” adună-n ele setea de cunoaștere, voluptatea neprevăzutului, speranța unei înfruntări totale cu natura. Marea i-a atras de totdeauna pe oameni și țărmurile ei au fost, peste milenii, loc de popas și de zbor mai departe.

Marea și gândul de plecare.

Marea și dorința de a vedea, a afla, a înțelege.

Marea și visul de eroism al adolescenței.

Marea și Necunoscutul…

Destinat dintru început marilor călătorii, „Mircea” a brăzdat în numeroase rânduri apele Mediteranei, iar neuitatul drum prin Biscaia, în toiul uraganului din toamna lui 1965, a adăugat renumelui său o nouă virtute — aceea de învingător-al-Marilor — Furtuni. O navă care-a trecut cu vitejie vămile oceanului, un echipaj tânăr și viguros, un comandant încercat — iată-mi tovarășii de drum într-o dimineață de iulie. Și plecam la drum lung: tocmai către țărmurile Angliei.

Când portul a rămas definitiv în urmă, când timonierul și-a înscris pe tăblița din dreapta timonei drumul la compas iar indicele telegrafului s-a oprit la „toată viteza”. Abia atunci ne-am desprins privirile de la țărm și ne-am întors spre noi, spre navă: în fața noastră se deschidea un drum de mii de mile, o largă potecă albastră spre necunoscut, o punte către bărbăție și curaj marinăresc. Un drum de mii de mile care-ncepea, poate puțin prozaic, cu aceleași comenzi ce

se dau pentru simpla mutare a navei de la un cheu la altul: „mola prova”… „mașina încet înainte”… și cu mărunțișurile vieții zilnice la bord: secundul zorea un elev să strângă frumos parâma de la pupa; mai încolo, doi inși discutau aprins despre ordinea carturilor; șeful de echipaj — același șef de echipaj roșcovan și răgușit și bun și arțăgos care ne instruise și pe noi cu cincisprezece ani în urmă, rămas aproape neschimbat, doar mai bătrân cu cincisprezece ani — adulmeca briza cercetând cu privirea orizontul.

— La posturile pentru manevra velelor! s-a auzit în difuzoare. Gabieriiii… sus!

S-ar auzi aceste comenzi chiar dac-ar fi rostite pe un ton mai firesc, doar nava are o stație de amplificare modernă, în stare să transforme-n tunet orice șoaptă. Dar mai presus de tehnică stă tradiția, această fărâmă de istorie pe care-o purtăm în noi; tradiția cere ca ordinele către cei de la manevra velelor să se dea strigat și lungind nemăsurat vocalele, în amintirea navigației de odinioară, când glasul șefului de manevră trebuia să acopere, singur și fără microfoane, urletul furtunii.

— Gabieriii… sus!

Când s-au rostit prima oară aceste cuvinte? Cine le-a folosit întâiul? Istoria n-a păstrat manualul de manevră al vechilor corăbii, dar ne-ar plăcea să credem că îndemnul s-a auzit și pe pânzarele lui Ștefan cel Mare, pe navele acelea de lemn mici și grațioase, care înfruntau sălbăticia Mării Negre și primejdia stâncilor din Egee, navigând mereu mai departe, străbătând noi spații. Geografice…

— Gabieriii… sus!

Un furnicar de oameni se avântă spre cerul albastru, lipăind mărunt pe treptele de sfoară subțire ca degetul. Se întrec în urcuș. Ajung la încrucișarea catargului cu verga. Își continuă drumul pe orizontală, pe-o sârmă care vibrează sub tălpi. Merg lateral, îmbrățișând tubul gros de oțel. Se răspândesc până către vârfurile albe ale vergilor și rămân acolo, agățați ca niște păsări.

— Dezlegați… Desfășurați!…

Voi, cei de pe vergi, n-aveți vreme să cugetați la legătura dintre om și mare, dintre om și corabie, dintre velă și mâna ageră care-o stăpânește. Voi ascultați comenzile și le îndepliniți — toți într-o mișcare, toți într-un efort. De toți și de fiecare atârnă reușita. „O

mâna pentru tine, alta pentru navă”, sună vechea poruncă a mării. Acolo, sus, aceste cuvinte nu-s o simplă sentință, ci un mod de a exista. Al tău și al navei, două entități contopite printr-un destin comun. Altfel nu se poate.

— Dezlegați!… Desfășurați!…

Parâmele vibrează întinse, mușchii vibrează și ei. Împrejur, imensul ocean al văzduhului. Adevărata plutire e acolo, sus, cu picioarele sprijinite pe câțiva centimetri de cablu, cu pieptul rezemat de vergă, cu degetele trebăluind dibace printre nodurile saulelor, printre faldurile de pânză aspră. Colo, la zeci de metri înălțime, în arboradă, ești cu adevărat stăpânul largului. Dar ochii nu caută triumfători spre nemărginirile albastre; ochii ajută mâinile. „O mână pentru tine, alta pentru navă”…

— Dezlegați!… Desfășurați!

Și velele capătă viață. Mai întâi, o adiere le flutură într-un joc de umbre și lumini. Pe urmă, vântul prinde curaj. Se opintește-n suprafețele albe. Le netezește fiecare cută. Le mângâie și le poruncește: ÎNAINTE!

## 3

Visam această călătorie încă din toamna lui ’65, când priveam bătrâna corabie plecând (bătrână pentru gustul nostru, al celor de azi, deprinși cu schimbările tot mai frecvente în înfățișarea vehiculelor; altfel, pentru o navă maritimă un sfert de veac nu poate fi numit o vârstă înaintată; mai zic bătrână pentru aspectul ei, care nu-i departe de vasele corsarilor sau ale amiralului Nelson); da, o priveam plecând, ieșea încet din apele românești pentru cea mai senzațională cursă din istoria ei: la vreme de iarnă, fără propulsie proprie, avea să parcurgă lungul drum până la șantierele din Hamburg, trasă de două remorchere care nu atingeau, la un loc, nici jumătate din propria-i greutate.

Visam această călătorie împreună cu atâția alți marinari sub ochii cărora lâncezea de ani, inutilă aproape, la un cheu lăturalnic, cu puntea întreținută mai mult din respect decât din necesitate; împreună cu atâția alți marinari auzisem nu o dată zvonurile potrivit

cărora „Mircea” avea să fie transformat într-o prozaică navă-dormitor.

— Și-a trăit traiul, spuneau unii. Ce rost ar mai avea să întreținem un velier atât de costisitor?

— Din oțelul catargelor s-ar putea fabrica… socotea un altul.

— Suntem în secolul douăzeci, argumenta altcineva. Ori aspectul navei ne-ntoarce cu două veacuri în urmă…

Împotriva acestor păreri, „Mircea” a rămas întreg. Hotărârea de a fi reparat și redat scopului său inițial, de navă-școală, a fost primită cu satisfacție de întreaga suflare marinărească a țării. Aceasta se întâmpla curând după ce nava „București” săvârșise înconjurul lumii, iar traulerele „Constanța” și „Galați” smulseseră primele tone de pește mărilor australe. An după an, flota comercială românească își adaugă nave tot mai mari, mai multe, care în călătoriile lor străbat mări și oceane spre țărmuri depărtate. O navigație de asemenea proporții cere oameni pe măsură. Oameni pe măsură cere și Marina militară, cu navele ei moderne. Iar oamenii aceștia se formează aici, pe „Mircea”. Sunt printre ei cei care astăzi au urcat în arboradă; sunt cei care-au plecat să colinde mările europene, să vadă alte țărmuri, să privească aștrii din noi unghiuri, să refacă rutele înaintașilor.

…Motorul principal a tăcut, suplinit de forța vântului. În locul duduitului său ritmic se aude, în răstimpuri, scrâșnetul parâmelor încordate. Nava își alungă umbra peste valul lin, în care licăresc cioburi de soare. Un pescăruș, ca o săgeată albă, ne-aduce ultimul mesaj al țărmului care abia se mai vede. Simțim, cu toată ființa, chemarea depărtărilor albastre…

Am însoțit nava-școală „Mircea” și echipajul ei de elevi în două călătorii de lungă durată. Am văzut o mulțime de lucruri noi — pe mare ca și în ponturile unde-am poposit; am încercat să descifrez laturi noi ale sufletului omenesc, să citesc pe fețele celor din jur și în inimile lor, să înțeleg mai bine, mai profund, adevărul marinei, gândirea omului de pe mare, tradiția noastră navală.

Așa că în loc de un jurnal sistematic al celor două călătorii — prima, în vara lui 1967, în Franța și Anglia; cealaltă în iulie 1968, în Turcia și Italia — am adunat și ceea ce n-aș fi scris în „notele de drum” sau ceva care, în orice caz, ar fi urmat să se adauge notelor de drum propriu-zise. Popasurile noastre la Toulon, Gibraltar,

Portsmouth. Londra, Malta, Istanbul, Napoli, Roma, Capri constituiau o temă ispititoare. Dar la fel de ispititoare era cealaltă temă: a înfățișa ceva din viața marinei, având ca fundal călătoria îndelungată pe mare. Căci marinarul devine el însuși mai ales la drumurile lungi…

## II Bosforul și orașul de pe țărmul lui

### 1

Tradiția marinărească poruncește să treci prin Bosfor în zorii zilei, mai ales dacă vii dinspre Marea Neagră. Porunca aceasta izvorăște mai mult din rațiuni estetice decât din necesitățile practice ale navigației; de altfel multe reguli ale mării îmbină utilul cu plăcutul și nu cred că există marinar insensibil la frumusețea locurilor pe unde trece…

Așadar, printr-o înțelegere unanim acceptată, ne trezim cu toții cu mult înainte de ora regulamentară, ca să nu pierdem spectacolul ce ni se oferă aici, în Bosfor. Ieșim pe punte. Pe mare plutește un fel de negură ușoară, care estompează contururile țărmului din fața noastră. În jur răsună zeci de claxoane pe două tonuri, de parcă ne-am afla în mijlocul unui bulevard. Sunt ambarcațiunile negustorilor și pescarilor care-au pornit la treabă; bărci cu motor, șalupe, pescadoare de toate formele și mărimile țâșnesc în calea noastră, uneori primejdios de aproape, și oameni îmbrăcați modest salută nava scoțându-și șepcile. Unii micșorează viteza și se întorc din drum ca să-l privească pe „Mircea” mai de aproape, fiindcă velierul nostru alb, cu trei catarge vopsite în galben viu, cu balustradele în verde și bronz, e o apariție neobișnuită pe acest drum unde zilnic se încrucișează sute de cargouri și petroliere cu înfățișarea cea mai comună.

Uriașele stânci negre de la intrarea strâmtorii rămân încet în urmă. Țărmul înalt, încă neclar în lumina tulbure a zorilor, lasă să se vadă treptat ziduri vechi de cetate, cățărate pe culmi sau răsărind masive chiar la marginea apei; clădiri moderne, cu acoperișuri stacojii,

printre copaci întunecoși; drumuri șerpuind pe înălțime, apoi iarăși case…

Strâmtoarea, lungă de aproape treizeci de kilometri, își dezvăluie treptat frumusețile. Te afli, abstract vorbind, la hotarul dintre două continente; în realitate, plutești pe o fâșie de apă lată de câteva sute de metri, mărginită de dealuri; din loc în loc, în țărm se sapă intrânduri, unde marea parcă a-mbrâncit uscatul și l-a dat nițel mai încolo, ca să creeze un golf minuscul tocmai bun să adăpostească zece sau douăzeci de clădiri, toate cu fața spre strâmtoare, toate cu ferestre multe și largi, vopsite în culori vesele, contrastând cu albul imaculat al pereților.

La ora asta, în balcoanele căsuțelor se văd prin binoclu fete frumoase, ou părul negru, care ies să-și dea binețe cu fetele din balcoanele vecine; în răcoarea dimineții își strâng mai bine pe ele halatele mătăsoase și fac cu mâna spre corabia care trece și ești bucuros să le răspunzi și totodată puțin trist că n-ai să le vezi niciodată de aproape. Căci una dintre tristețile meseriei de marinar este incertitudinea; nu te poți întoarce decât târziu, adesea prea târziu, la un chip văzut și iubit pentru o clipă, dintr-un port unde-ai făcut vremelnic popas.

…Zeci de localități se grupează sub culmile mai mari și mai reliefate; pe alocuri se oglindesc în apă fortărețe cu turnuri gigantice și triste și cenușii, amintind asprimi medievale. În preajma bastioanelor severe, prin marea de verdeață ce urcă până sus, răsar vile cochete, cu balcoane și turnulețe, diminuând amenințarea vechilor ziduri oarbe și masive și veșnice ca niște creații geologice. Uneori nava trece atât de aproape de țărm, încât auzi glasurile oamenilor și duduitul mașinilor ce aleargă pe autostradă. Orașul și apa conviețuiesc aici într-o intimitate pe care numai Veneția o repetă; sunt clădiri cărora valurile le spală pereții, iar de la fereastra lor locatarii pot foarte bine să pescuiască cu undița. Pilotul ne arată o casă părăsită, pe jumătate dărâmată, de parcă s-a tras în ea cu tunul, și ne explică: anul trecut, un vapor în trecere pe aici a greșit manevra și a intrat cu prova în colțul ei. Un vapor care dărâmă o clădire! mai știi? Poate că timonierul vasului acela a zăbovit cu privirea mai mult decât se cuvenea către o față albă, încadrată de păr negru-albăstrui, răsărită la un balcon din preajmă…

Fiecare golfuleț creat de șerpuirea strâmtorii este un port — și nu rareori, în vecinătatea unui grup de case staționează un vas alb, cu mai multe punți, care se încadrează atât de bine în peisaj, încât pare el însuși o clădire. Alteori vezi plutind un grup de pontoane, un vapor acostat, și abia când te apropii îți dai seama că-i terasa unui restaurant, suspendată deasupra apei și te gândești la un ceas de tihnă în amurg, într-un jeț de răchită împletită, sub tenda cu dungi multicolore și cu franjuri pe margini. Dar nava trece mai departe și făgăduiala tihnei rămâne-n urmă, ca atâtea alte făgăduieli pe care țărmul le refuză marinarului plecat la drum…

Navigăm, cu viteză redusă, pe lângă suburbiile Istanbulului. În dreapta și-n stânga, pe maluri, clădirile s-au îndesit. Nave de tot felul traversează strâmtoarea, unind, în lipsa unui pod, cele două părți ale orașului. Feriboturi cu bordurile joase transportă zeci de automobile deodată; șalupe rapide cu parbriz de plexiglas, nave de pasageri, bărci cu motor și tot ce poate fi imaginat că plutește duc la această oră oameni de pe un țărm pe altul — fiindcă și Istanbulul are „navetiștii” lui, vreo două sute de mii de persoane care vin din partea asiatică a orașului la locurile de muncă de pe țărmul european. Așa încât vaporașele de tot felul care trec încoace și-ncolo răscolind apele albastre și tulburând liniștea ou duduitul și sirenele lor au funcția modestă de troleibuze, tramvaie, trăsuri sau biciclete…

În lunecarea noastră domoală, peisajul se transformă imperceptibil. Nici n-am observat când s-au înălțat în dreapta blocurile moderne cu multe etaje; trecem pe lângă palate somptuoase, construite pe țărm, de-a lungul apei; din loc în loc mari panouri cu reclame în culori vii recomandă insistent o sticlă de pepsi-cola sau un detergent casnic oarecare; automobile și autobuze gonesc pe șosea, feriboturile fac să clocotească apa-n jurul nostru. Toate acestea sunt semne că intrăm în Istanbulul propriu-zis. Magazii lungi de mărfuri sau cărbuni; macarale pe cheuri, nave ancorate pe firul apei… Le ocolim cu grijă și înțelegem ordinele repetate ale comandantului către cei din cart: fiți cu ochii-n patru, măriți observarea, raportați tot ce se vede în jur! Imaginea casei dărâmate de prova unui vapor ne urmărește mereu.

Clădirile urcă tot mai mult pe înălțimi și dispar undeva îndărătul colinelor; aglomerația de acoperișuri și minarete face ca în fața

noastră orizontul să pară frânt. Curând, după o nouă curbă domoală spre dreapta, orașul ne apare în toată splendoarea lui, în lumina voioasă a primului ceas de soare; privirile lunecă lacome de la blocuri la minaretele ca niște creioane bine ascuțite împungând cerul senin; de la grădini la străzile în pantă și la furnicarul mașinilor în goană; simfonia modernă a claxoanelor a înlocuit definitiv liniștea din larg.

Ancora este pregătită și inimile și-au iuțit bătaia, în ritm cu nerăbdarea viitorului popas.

## 2

Cum să surprinzi, în răstimp de câteva zile, esențialul din viața unui oraș cu două milioane de locuitori, cu o vechime care se măsoară în milenii, un oraș construit pe două continente, la hotarul dintre două mări, la intersecția unor importante drumuri pe apă și pe uscat? Ce să descrii mai întâi, ce să povestești, ce să înfățișezi din peisajul lui atât de variat? Poate pitorescul, poate modernul, poate vechiul, poate monumentalul sau exoticul? Sau poate contrastele de care te lovești la tot pasul?

M-au izbit, în primul rând, contrastele. Ca pe un călător avid de nou, căutând să rețină numai esențialul său, dimpotrivă, alunecând la suprafața lucrurilor.

Suntem la ancoră pe mijlocul strâmtorii, nu departe de Dolmabahce Sarayi, un palat de o frumusețe deosebită, construit din marmoră albă. Fațada palatului este în imediata apropiere a apei, de care-l desparte doar o fâșie cenușie de asfalt cu goana șuierătoare a limuzinelor. Prima stradă pe care pășim în Istanbul. Și primul contrast: pe-o latură a străzii — palatul; pe cealaltă — apa albastră…

Un spectacol inedit ne oferă orașul, cu mișcarea haotică a mașinilor care se grăbesc, se depășesc prin dreapta sau prin stânga, se ceartă în limbajul strident al claxoanelor și nu rareori ajung să se „îmbrâncească” cu scrâșnete metalice, încât ai impresia că în tot acest haos singura lege de circulație este „strecoară-te pe unde poți”. Multe autoturisme pe care le-am văzut poartă pe ușă sau

pe aripă rana unei dispute brutale la o depășire. Pentru un neinițiat, a conduce mașina aici este o aventură. Demarajul smucit pentru a câștiga câțiva centimetri, frâna pusă brusc la o palmă de bara vehiculului din față, virajul scurt pentru a evita în ultima secundă o catastrofă — toate acestea fac parte din pâinea zilnică a omului de la volan. Există și o anecdotă pe această temă. Un turist face un compliment șoferului de pe taximetru: „Aveți șoferi foarte buni aici, în Istanbul". „Da, foarte buni. Cei proști au murit în accidente ori s-au lăsat de meserie…"

La podul Galata, unul dintre cele două poduri imense care traversează golful Cornul de Aur înfipt ca un iatagan în inima orașului, am stat la o adevărată… coadă de mașini! Cu o răbdare îngerească șoferul autocarului nostru înaintează metru cu metru, cu o viteză de melc, având grijă să nu se lase depășit, fiindcă din dreapta și din stânga se înghesuie mereu alte vehicule, dornice să-și înfigă pieze o aripă între noi și cel din față. Din urma noastră, un Volkswagen sport demarează deodată și se repede pe trotuarul lat ce mărginește podul. Nu știu dacă în cele din urmă exasperatul șofer a scăpat nesancționat de agenții de circulație, cert este că el a câștigat minute prețioase, și rarii pietoni s-au ferit din cale, lipindu-se de balustrada podului. Poate erau deprinși cu asemenea excese…

Într-o altă plimbare, pedestră de astă dată, prin oraș, am străbătut Bulevardul Independenței, una din arterele principale, cu magazine splendide, cu vitrine aranjate în chip armonios; prin contrast, nu departe de ele, pe o stradelă, se vindeau castraveți proaspeți, pe care vânzătorul înarmat cu un cuțit mare îi despica și-i ungea la mijloc cu un fel ide brânză-cremă foarte gustoasă. Câțiva pași mai departe, un vânzător ambulant cu o lădiță atârnată de gât își strigă marfa-n gura mare. Pe taraba lui, învelită cu pluș roșu sunt rânduite mici bijuterii, inele, broșe, cercei; negustorul ne îndeamnă în câteva limbi să cumpărăm și se jură că toate aceste nimicuri sunt din aur curat. Probabil spune adevărul, dar aur, vândut pe stradă ca halviță…

Bazarul, un mare edificiu comercial de pe țărmul Cornului ide Aur, atrage o mulțime uriașă de vizitatori, localnici sau turiști. E greu de descris această piață a piețelor, acest complex comercial format din nenumărate magazine, dughene, tarabe, prăvălii, cărora li se

adaugă mici negustori ambulanți și misiți care te întreabă dacă n-ai dolari și te trag de mânecă spre „magazinul care vinde cel mai ieftin”; aici se vinde tot ce se poate vinde, de la bijuterii la gumă de mestecat, de la motociclete la presupuse antichități; ești rugat cu țigări de contrabandă, vechi monede de aur, produse de artizanat cu o puternică tentă locală, confecționate anume pentru turiști: papuci roșii cu vârfurile întoarse și cu ornamente de fir, pumnale orientale bătute-n pietre roșii și albastre, casete, narghilele și statuete. Negustorii sunt capabili să-și laude marfa și să se tocmească în câteva limbi, toomeala este un fel de modus vivendi în Bazar, deopotrivă pentru vânzător și cumpărător; dacă ai răbdare, poți cumpăra un obiect la jumătate din prețul cerut inițial… Străzile din jur sunt realmente înțesate de oameni. Și de vehicule. Și ide oameni-vehicul: hamali specializați, care poartă în spate un fel de suport de lemn căptușit ou piele, în formă de L, semănând cu povara vechilor geamgii de pe la noi. Pe acest suport sunt clădite piramide de cutii cu marfă. Îi privesc mai de aproape. Au spatele deformat de această eternă sarcină și mă gândesc la un roman fantastic de Wells, unde se spune că dacă inegalitatea socială s-ar prelungi la infinit, ea ar duce în cele din urmă la deformarea biologică a oamenilor, după profesia lor.

Hamalul și o limuzină de ultimul tip. Ca o incredibilă corabie, omul se strecoară prin larma claxoanelor și prin fața adiatoarelor aromate, care zise opresc lângă el respectându-i povara și-i fac loc să treacă, parcă impresionate de ciudata-i deformare a spinării…

Pe bulevardele lungi de kilometri, clădiri mari și frumoase, cu fațade placate în marmură roșie sau neagră sau albă; deodată fără nicio tranziție, un maidan cu niște dărâmături sau un simplu loc viran pe care cresc în voie buruieni prăfuite.

Zidul cetății bizantine se întinde de-a lungul orașului, spre strâmtoare, impresionant prin măreție și dimensiuni. Din loc în loc uriașe turnuri de apărare, fiecare de mărimea unei cetăți. Un colos de piatră, ruinat acum… Și undeva, printre creneluri seculare, o foarte recentă improvizație, o colibă din scânduri, bidoane vechi, cărămizi, bucăți de tablă și lut, având drept perete din spate însuși zidul cetății.

Un zid de secole și o locuință de azi pe mâine…

Coborâm pe strada care duce-n port, într-o după-amiază liniștită. Bulevardul larg ca un fluviu doarme la această oră. Dorm și sutele de limuzine parcate pe margini, sub platani.

Dindărătul aripilor enorme ale unui „Ford Galaxie” ies două fetișcane desculțe și oacheșe.

Ele ne prind cu îndemânare la butonieră niște flori semănând bine cu liliacul.

Apoi, râzând cu dinți albi sclipitori, ne cer o țigaretă.

Lângă aripile enorme ale unui „Ford Galaxie”…

## 3

Echipajul navei noastre a depus o coroană de flori la monumentul lui Kemal Atatürk. Monumentul se află în centrul orașului, într-un parc; se pare că-i un obiectiv foarte cunoscut de locuitori, fiindcă prezența companiilor de onoare n-a trecut deloc neobservată. Într-un răstimp de câteva minute, în preajma aleii unde se aliniaseră detașamentul de ostași turci și compania de elevi de pe „Mircea” s-au strâns o mulțime de oameni, punându-i în încurcătură pe agenții de circulație care încercau să rânduiască într-un fel aglomerația din jur.

Am discutat despre Atatürk cu câțiva ofițeri din Marina turcă, în cursul unei întâlniri. Când am amintit numele acestui mare reformator, creatorul Turciei moderne, ochii interlocutorilor mei au strălucit de mândrie. „Îi datorăm mult lui Kemal Atatürk, mi-au spus ei. A răsturnat obiceiuri vechi, înapoiate, și ne-a ridicat țara în rândul statelor moderne”. Știam, din lecturi mai vechi, că transformările acestea nu s-au înfăptuit ușor. Poligamia, portul turbanului, interdicția femeilor de a apărea în public cu fața descoperită erau obiceiuri la care tradiționaliștii nu se grăbeau să renunțe. Influența și autoritatea de care se bucura Kemal Mustafa în rândul poporului au făcut mai mult decât decretele și legile; turcii vedeau în el un ideal de comportare și l-au urmat în aplicarea noilor rânduieli sociale; iar atunci când în cadrul acelorași reforme s-a introdus și obligativitatea ca fiecare cetățean să poarte un nume de familie, conducătorul a

fost numit „Atatürk”, adică. Tatăl turcilor”, ca semn al prețuirii de care se bucura în rândul concetățenilor lui…

Mă gândeam la toate aceste amănunte acolo, în fața monumentului care-l reprezenta pe președinte în mijlocul unui grup de oameni din diferite straturi sociale. În mulțimea care se adunase, atrasă ide solemnitate, vedeam, tot așa, oameni din diferite straturi sociale, și din această imagine am desprins un simbol: președintele, purtător de steag al progresului, înconjurat de poporul sculptat în piatră și de poporul cel viu, care inunda aleile din preajma monumentului.

## 4

Localitate ale cărei începuturi se pierd în legendă, cu multe secole înaintea erei noastre, leagăn al unei civilizații vechi, martor al unor frământate epoci istorice, orașul de pe țărmul Bosforului — denumit pe rând Bizanț, Țarigrad, Noua Romă, Constantinopol și în sfârșit Istanbul — are un mare număr de muzee și obiective de interes artistic și istoric. Ghidul frumos ilustrat ne îmbie către biserici și moschei, către palate și monumente, către grădini, fântâni sau turnuri și bazaruri.

Toate te atrag, prin pitorescul numelui sau prin faima lui; prin legăturile cu evenimente depărtate în trecut sau prin frumusețea știută din cărți.

## 5

Construită în secolul al șaselea al erei noastre, biserica Sfânta Sofia te impresionează de departe prin dimensiunile ei colosale și prin forma masivă, amenințătoare aproape, a zidurilor ei străvechi. Intrând în curtea îngustă, străjuită de ziduri înalte, te simți de-a dreptul intimidat: peste acești pereți cu aparență ide monolit s-au scurs paisprezece secole…

Nava centrală, înaltă ide 56 de metri, e acoperită de o cupolă de 31 metri în diametru; ea are nouă porți de acces și în încăperea vastă fiecare șoaptă se amplifică, prinde rezonanțe tainice. Lumina,

filtrată prin cele patruzeci de ferestre ale cupolei, aruncă umbre stranii peste mozaicurile bogate, conturează apăsat ajururile fine de pe coloane. În anul 1453, când turcii au cucerit Constantinopolul, catedrala a fost transformată în moschee. În vremea aceea i s-au adăugat cele patru minarete, potrivit rangului ei în cultul musulman. Devenită muzeu după instaurarea Republicii, milioane de turiști din toată lumea au posibilitatea să admire această capodoperă a arhitecturii bizantine. În interiorul ei, unde altă dată răsunau rugile în limba lui Mahomed, se aud acum glasurile răspicate ale ghizilor, care dau turiștilor explicații în diferite limbi. Lăcaș al unei credințe care interzice învățarea limbilor străine, „Ava Sofya" a devenit astfel o citadelă poliglotă…

## 6

Muzeul arheologic grupează colecții de artă antică de mare varietate — atât ca teritoriu de origine (sud-estul european. Egipt, Orientul apropiat) cât și ca spațiu istoric. Sunt bogat reprezentate, în ceea ce au ele mai Caracteristic, epocile elenistică, romană, feniciană și bizantină. Aici interesul se împarte deopotrivă între istorie și artă; capodopere vechi de milenii își păstrează prospețimea și perfecțiunea artistică; sute și sute de sculpturi în fața cărora ai vrea să zăbovești cât mai mult își dispută întâietatea în fața ochilor cercetători…

Privești faldurile de marmoră ale veșmintelor unor personaje mitologice, cărora artistul a știut să le redea așa de bine mișcarea și parcă însăși moliciunea stofei; privești profilurile perfecte, prea puțin atinse de trecerea secolelor; Afrodite cu gesturi grațioase, grupuri de nimfe sau muze sau, dimpotrivă, atleți musculoși, cu capete expresive și mișcări care uimesc prin perfecțiunea lor…

Din sutele de sculpturi adunate aici sunt câteva care reține atenția până și celui mai neavizat dintre vizitatori. Una reprezintă capul lui Zeus, destinat probabil vreunui templu; este o figură colosală, de mai mult de doi metri înălțime, și totuși atât de armonioasă ca proporții… Alta are drept subiect doi copilași cu câinii lor și surprinde prin senzația de viață pe care-o răspândesc figurile candide și dulci.

Celebra temă „Leda și Lebăda” — Zeus prefăcut în lebădă ca s-o poată seduce pe Leda, soția lui Pindar și mama lui Castor și Pollux — este prezentă aici într-un grup statuar remarcabil. Îmbrățișarea dintre Leda și lebădă a dat artistului prilejul să ridice un adevărat monument dragostei naturale, voluptății, pasiunii dezlănțuite.

Cultul morților, în mare cinste la antici, este bogat reprezentat în muzeu. Într-un sancofag egiptean vedem, la picioarele mumiei propriu-zise, mumia unei pisici, probabil animalul preferat al celui dispărut. O sală întreagă este dedicată lacrimariilor, acele mici recipiente de sticlă de diferite forme, în care rudele strângeau lacrimile vărsate în amintirea celui dispărut și i le puneau alături, în criptă. O altă sală, și mai mare, găzduiește sarcofage antice, adevărate edificii din piatră sau marmură, cu capacul de forma unui acoperiș de casă, cu laturile bogat ornamentate. Dintre ele, la Istanbul sunt două celebre în toată lumea: unul, care se presupune că a aparținut lui Alexandru Macedon, este împodobit cu altoreliefuri înfățișându-l pe vestitul conducător călare pe-al său Bucefal și diferite scene de luptă dintre greci și perși; celălalt, supranumit „Jelitoarele”, are pe laturi chipuri de femei cernite, fiecare în altă poziție, fiecare în altă atitudine, reprezentând diferite ipostaze ale durerii. S-a stins de veacuri până și amintirea cea mai vagă despre omul care-a prilejuit durerea întruchipată-n piatră; s-a stins și amintirea artistului care-a creat-o, a rămas în schimb capodopera, dând parcă un sens nou, complementar, celebrului aforism al lui Hipocrat „Ars longa, vita brevis”…

Supraviețuind vremii și furtunilor, piatra ne aduce mesaje uimitor de vii din străfundurile istoriei…

## 7

Instalat în fosta reședință, a sultanilor. Muzeul Topkapî Sarayi se află pe una din cele șapte coline ale Istanbulului. Palatul, a cărui construcție a început la 1465, pe vremea lui Mehmet Cuceritorul, a fost extins treptat, i s-au adăugat noi corpuri de clădire, devenind unul dintre cele mai însemnate ansambluri arhitecturale din lume. Ceea ce-l face celebru în primul rând este însă bogăția exponatelor.

Aici au adunat sultanii adevărate comori de artă, în porțelan, fildeș sau aur; simpla enumerare a exponatelor e dificilă, mai ales pentru un profan care n-are posibilitatea să distingă capodopera între zecile de piese asemănătoare ca structură și ornamentație. Ne conducem mai mult după plăcerea ochiului decât după argumentele de ordin tehnic și estetic…

Porțelanurile: sute de talere de dimensiuni mari, cu ornamentații migăloase; cele chinezești dominate de albastrul de cobalt și remarcabile prin finețea ornamentelor; cele franțuzești — mici tablouri în culori discrete, reprezentând scene pastorale sau de curte; de la talere la servicii de ceai, provenind din cele mai vestite manufacturi ale lumii, porțelanurile reprezintă o atracție majoră a muzeului.

…Le concurează însă obiectele de orfèvrerie. Un elefant de aur masiv, de mărimea unui ghiozdan, casete sau ceainice lucrate în filigran și ornamentate cu pietre scumpe; o miniatură chinezească, puțin mai mare decât o carte, înfățișând un palat lucrat cu minuția caracteristică, unde fiecare copăcel, fiecare alee, fiecare fereastră este finisată până la perfecțiunea microscopică… Toate acestea au aparținut sultanilor, au fost primite de ei în dar de la diferiți suverani sau au fost special achiziționate spre a accentua impresia de lux și bogăție în care trăia familia imperială.

Broderii prețioase cu fir de aur, un coran lucrat în filigran și ornat cu complicate și fine arabescuri, pumnale cu mânerul bătut în pietre scumpe — toate acestea nu spun nimic în comparație cu sala unde sunt expuse tronurile din aur ale sultanilor Ahmet, Murat IV și Selim. În special acesta din urmă se remarcă, între altele, prin faptul că este ornamentat cu peste 25.000 pietre prețioase…

Tronurile: un fel de fotolii făcute din aur. Apoi sfeșnice de aur, cești și ceainice din aur, statuete din aur, brățări din aur.

…Și în sala rezervată veșmintelor împărătești, o mantie cu pete întunecate. A aparținut unuia dintre frații pretendenți la tron ni s-a explicat. O purta pe când a fost decapitat. Petele acestea sunt pete de sânge…

Am plecat din Muzeul Topkapî cu această imagine — aur și pete de sânge, un rezumat a ceea ce a însemnat, în istorie. Poarta otomană.

## 8

Dar escala la Istanbul e numai un avanpost al drumului lung care ne așteaptă. Ridicăm ancora în zorii zilei. O plecare lipsită de ceremonie, cu scrâșnetul surd al lanțului ancorei care își reia postul, după ce-a zăcut trei zile pe fundul Bosforului, cu duduitul molcom al motorului principal „pus la încălzit", cu comenzile și rapoartele care ne-au smuls definitiv din postura de „turiști". Eram marinari și locul nostru era acolo, departe, spre linia albastră ce desparte apele de cer.

Și după cele trei semnale de sirenă ale bunului-rămas, ne așternem iar la drum, pe valurile domoale ale Mării Marmara.

# III Nopți albe între cer și apă

## 1

Către miezul nopții, înainte de culcare, dau o raită pe dunetă să aflu noutăți. Nu sunt noutăți. Dinspre coș vine o adiere călduță cu iz de motorină; mai încolo, spre pupa, disting fața și mâinile timonierului slab luminate de beculețele cadranelor; la babord, pe orizontul aproape negru se profilează vag o siluetă. Este ofițerul de cart. Schimb cu el câteva impresii despre vreme și-l rog să-mi împrumute binoclul, să mă uit la vreo luminiță ivită undeva, pe mare, apoi intru în cabina de comandă, sau „comanda", cum o numesc pe scurt cei de la bord. După întunericul și răcoarea de afară, încăperea aceasta albă, plină de zumzetul și căldura tuburilor electronice, pare o oază de liniște și confort. Aici îl găsești mai totdeauna pe comandant sau pe ofițerul secund; îi vezi mai întâi umerii acoperind harta, apoi degetele mânuind echerul de celuloid. Când își întoarce fața spre tine, pui invariabila întrebare: „Unde ne aflăm?" devenită un fel de certificat de intrare în comandă. Drept răspuns, vârful creionului bine ascuțit atinteste o cruciuliță de pe linia lungă și dreaptă trasată pe hartă: „Acum treizeci de minute eram aici…" Această linie reprezintă drumul nostru, de fapt o abstracțiune, fiindcă nicio corabie nu lasă urme pe albastra câmpie…

Uneori în comandă au loc adevărate „consilii operative”, comandantul și ofițerul cu navigația fac calculele mai mult mintal, și atât de repede, încât cineva nedeprins nu le poate urmări: „Dacă mergem cu nouă noduri, la ora patru treizeci luăm o sută șase grade, iar dimineața la nouă intrăm în strâmtoare…” Se pun în discuție câteva variante asemănătoare, se perfectează calculele — și curând pe hartă apare o nouă linie, frântă undeva într-un unghi oarecare…

Când se țin asemenea consilii, profanul e de prisos aici; el se retrage neobservat, fără să mai întrebe unde se află.

## 2

…Și totuși trebuie să primească răspuns de undeva; are impresia că nu poate dormi dacă nu știe că pe sub tălpile lui trece meridianul de șaptesprezece grade și douăzeci de minute; se îndreaptă atunci spre capătul dinspre prova al dunetei, lângă coș, unde sub un acoperiș de pânză, pe o masă mai modestă decât cea din comandă, stă o hartă identică. La orice oră din zi și din noapte, se găsesc aici doi-trei elevi navigatori care fac, cu scop mărturisit didactic, aceleași calcule: mergem cu viteza asta, avem vânt din nord-vest care ne derivează cu atâta, deci am ajuns aici: țac-țac, două mișcări de echer și pe hartă apare cruciulița care ne fixează, pentru o clipă, în spațiile fără margini din jur; pe urmă, cu sextantul și cronometrul, un tânăr care acum un ceas cânta la chitară stabilește un raport misterios între el însuși și unul din aștrii care împung cu sclipiri de argint firmamentul: Venus, Beltegeusa, Altair…

Viitorii ofițeri de marină nu așteaptă să-i întrebi despre mersul navigației; cu entuziasmul novicelui inițiat de curând într-o taină capitală, sunt oricând dispuși să-ți înșire pe de rost grade de longitudine și latitudine, adâncimi, date despre regimul curenților și al vântului… Pasiunea lor cea mare rămâne însă sextantul, acest vechi și credincios instrument marinăresc, cu care se măsoară unghiul dintre aștri și linia orizontului. Orice marinar priceput, având unghiul acesta, un cronometra precis și o carte cu tabele azimutale, poate calcula cu exactitate punctul în care se află nava. De zeci de ori într-

un cart îi vedeam pe elevi cu sextantul îndreptat spre soare sau spre stele, controlându-și reciproc rezultatele, calculând cu îndemânare, răsfoind volumele groase ca niște biblii. Caietele de practică se umpleau treptat cu desfășurările și rezultatele „punctelor”. Aceste calcule stau chezășie faptului că-n cariera lor de navigatori, elevii de acum vor rezolva cu competență probleme de navigație mai complexe și mai ample, pe care viața le va ridica în fața lor.

Între caietele de practică ale elevilor navigatori se află și un bloc de desen pentru schițe de coastă. De câte ori ne aflam în preajma țărmului, îi vedeam așezați gospodărește pe punte, cu caietul pe genunchi, cu creionul în mână și ochii mijiți spre depărtare, străduindu-se să surprindă cât mai repede și mai exact profilul și principalele repere ale uscatului care-și schimba treptat înfățișarea pe măsură ce nava înainta. În schițele acestea fantezia nu-i admisă, în schimb se pune mare accent pe precizia detaliului: un far, un turn, o casă izolată, un pâlc de copaci, o biserică… Schițele de coastă reprezintă pe rând stânci, insule, golfuri, coaste, promontorii pe lângă care am trecut și utilitatea lor n-o pune nimeni la-ndoială: peste un an sau doi, desenatorii de acum vor naviga prin aceste locuri ca ofițeri ai marinei comerciale și vor trebui să recunoască de departe, cu o privire ageră și competentă, colțul de pământ apărut la orizont.

Stau deci acolo lângă ei, bag și eu capul sub adăpostul de tendă care tremură în vânt și le urmăresc munca. Am aflat punctul, știu unde suntem, știu ce mișcări de echer vor urma mai departe și totuși stau acolo ca să mă conving de un lucru pe care-l știu demult: tinerii aceștia fac o treabă interesantă, în care pun totdeauna mai mult decât conștiinciozitate profesională; descifrez în mișcările lor precise, în dibăcia și concentrarea cu care lucrează pe hartă, ceva din pasiunea unui muzician, sportiv sau inventator.

Curând după plecare, secretarul de partid m-a solicitat să dau o mână de ajutor la înjghebarea unui spectacol. Accept bucuros o ocupație concretă, după ce mă simțisem inutil la bord zile în șir, prin trecerea bruscă de la treburile cotidiene de acasă la situația de pasager. Orice navă este riguros organizată și toți oamenii de la bord au un loc bine precizat, înscris în ceea ce se cheamă „rolul echipaj ului”; cu atât mai mult pe „Mircea”, nava-școală a cărei menire e,

între altele, să-i deprindă pe viitorii ofițeri cu rigorile vieții la bord, fiecare ofițer, maistru, elev și soldat avea un rol; pe când un „pasager" ca mine era mai puțin legat de programul împărțit pe ore și minute al echipajului. Stăteam acolo, pe dunetă, sub soarele fierbinte, alături de alți tovarăși de călătorie, care din când în când dispăreau să-și ia în primire cartul, să predea elevilor o lecție, să întocmească un plan sau să controleze nu mai știu ce. În locul lor veneau alții care săvârșiseră deja treburile amintite sau altele asemănătoare, și care găseau o adevărată desfătare în cele că te va minute de răgaz pe punte, ca să fumeze o țigară și să dispară iar la treburile lor; numai eu rămâneam pe loc, și nu-mi venea la îndemână, fiindcă pe o navă unde oamenii muncesc, învață, fac curățenie sau supraveghează aparate, situația de pasager e stânjenitoare și pentru acest personaj, și pentru cei din jur. Ar mai fi fost o soluție, să cobor în cabină, dar acolo, pe măsură ce înaintăm spre sud, temperatura crește tot mai mult; în plus, n-am apucat încă să mă deprind cu zgomotul permanent al motoarelor auxiliare, care se află undeva, sub pardoseală… Iar pe navă nu-i ca pe uscat, să-ți poți găsi un refugiu, un colțișor numai al tău. Aici fiecare om este toată vremea alături de ceilalți, fiecare colț de pe navă este ceva, servește la ceva, cade în răspunderea cuiva. Dacă șeful de echipaj găsește doi inși ascunși la o partidă de table în atelierul de tâmplărie, cei doi nu se miră că i-a dibuit până și acolo; dacă secundul surprinde un chiulangiu pitulat în bastingajul hamacelor, la două „etaje" sub punte, în vreme ce pe bord se desfășoară curățenia generală, omul nostru nu se-ntreabă cum de-a ajuns secundul până și acolo; pe navă pur și simplu nu există locuri singuratice, pustii, ca într-un castel cu zeci de cotloane și ascunzișuri.

Mai călătorisem pe mare și nu-mi făceam iluzii despre existența unui ungher retras, unde să stau și să visez cu singura grijă de a fi punctual la masă; de aceea nu imaginasem proiecte literare și nu-mi luasem lecturi prea dificile. Mă descurc eu, gândisem la plecare, adăugând cu îngâmfare dictonul latin „omnia mecum porto" (port totul cu mine, averea mea stă în cap sau așa ceva, știți bine că un dicton latin e greu de tradus întocmai). În primele zile mi-am dat seama că de fapt nu purtam cu mine mare lucru; capul îmi era pur și simplu pustiu, n-aveam în el decât trepidația zgomotoasă a tuturor

lucrurilor fixe și mobile din cabină și de sub ea, numele țărmurilor depărtate pe lângă care treceam și… ceva soare. În această puțin glorioasă pentru mine etapă n-am făcut decât să transcriu școlărește ce vedeam în jur, fără speranța că poate ieși ceva din această înșiruire anostă de denumiri geografice, observații meteo, descrieri stângace de peisaj sau frânturi de dialog fără semnificație; a doua „operă” literară a fost un fel de rezumat al celei dintâi, o scrisoare interminabilă către cei de-acasă, pe care am și pus-o la poștă în prima zi de escală. În sfârșit, după această perioadă de stagnare cerebrală am început să mă adaptez: ținând cartea suspendată, ca să amortizez trepidațiile, am altă literatură marină din biblioteca navei; am reflectat asupra sorții marinarului, ba am început și un poem la care nu m-am mai uitat după întoarcere.

Așadar, inactivitatea mea lua sfârșit odată cu înființarea brigăzii artistice. Erau doi elevi cu acordeoane și patru cu chitare electrice, instrumente capabile să facă față zgomotului din jur, ba pe deasupra să mai producă și ele un număr important de decibeli, ca și când trepidația motoarelor n-ar fi fost de ajuns. Prima repetiție am făcut-o în „cazarma trei”, cea mai mare încăpere de pe navă. Spectatori la această „avanpremieră” erau destui — elevi din cartul liber, strânși ciorchine în jurul instrumentiștilor sau lungiți pe băncile înguste, cu totul improprii unei sieste (aici, în „cazarma trei”, se păstrează vechea regulă marinărească, dormitul în hamace care se strâng îndată după deșteptare). Elevii, mi-am dat seama, cunoșteau repertoriul orchestrei lor încă din timpul școlii, fiindcă își exprimau zgomotos preferințele, pe care instrumentiștii le satisfăceau fără ezitare. Singura mea contribuție la reușita programului a fost, prin urmare, să determin orchestra să cânte mai puțin… forte, s-o fac, uzând de mari resurse de răbdare, să renunțe pe cât posibil la ambiția oricărui component al unei formații amatoare: dintre toți, el anume să se audă cel mai tare…

Dar cred că-s prea aspru cu colaboratorii mei; în realitate erau niște băieți minunați, care-și dădeau silința să cânte corect, ba unul dintre ei a compus o melodie pe care am pus niște versuri despre navă și despre călătorie; orchestra noastră a devenit astfel un grup vocal virtuos, care și-a câștigat aplauzele de câteva ori în cursul marșului.

Imaginea marinarului solitar cu chitara la prova, în apus de soare, a rămas de domeniul filmului muzical și al ilustratei color; solitarul contemporan a înlocuit chitara cu tranzistorul… Și cu toate astea, orchestra noastră are succes. Poate pentru că suntem pe un velier, unde tradițiile sunt mai bine conservate. Sau poate pentru că echipajul are media de vârstă sub douăzeci de ani…

## 4

În primele zile ale liceului de marină făceam mare haz când îi auzeam pe bătrânii subofițeri:

— Sâmbătă după masă, program la sac!

Expresia ne intriga. Învățasem cu mare plăcere denumirile marinărești care — speram noi — ne vor deschide calea spre navă. Știam că frânghia se cheamă „parâmă", că vârful catargului se numește „măr", că un scripete oarecare a devenit pe navă „rai" și foloseam cât mai des aceste cuvinte ciudate, ca să-i dăm gata pe profani. Numai cu „programul la sac" nu ne împăcam nicidecum. Sâmbăta după masă ne luam frumușel acul și ața, coseam nasturii care ne cădeau cu o frecvență îngrijorătoare, ne călcam pantalonii de oraș sau făceam ordine în noptiere, dar de ce se chemau toate astea „program la sac"?

Ne-am lămurit abia când i-am văzut pe marinarii veritabili, care se mutau într-o unitate din apropiere, cărând după ei, în loc de geamantane, sacii de pânză groasă bleumarin: program la sac — program la lucrurile personale sau activitate gospodărească, cum spunem de obicei…

Sacul acesta este pentru marinar totul sau aproape totul. În el își ține hainele de sărbătoare, două-trei cărți de care nu se poate despărți, scrisorile primite de acasă sau de la vreo fată, fiecare-n plicul ei, peria de ghete, un borcan cu dulceață adus din permisie, fotografii, un stilou, ciorapii de lână împletiți de mâinile mamei, o mapă cu plicuri și hârtie de scrisori, un mosorel cu ață albă și unul cu ață neagră, ace, foarfecă, ustensile de bărbierit, un caiet gros cu un oracol sau cu „amintiri" — acele strofe scrise printre floricele și inimi străpunse de săgeată și palmieri pe-o stâncă la marginea mării:

Iar ca semn că te iubesc
Eu mai jos mă iscălesc”.

…și-atâtea alte obiecte strâns legate de proprietarul sacului, exprimându-l mai bine decât un veritabil portret psihologic…

În afară de sac marinarul mai are un hamac sau o cușetă îngustă în cazarma echipajului și un loc la masa pliantă pe care dimineața, la prânz și seara câțiva inși o desfac din suporții ei din plafon, iar după ce mănâncă o urcă la loc — și asta e tot.

Totdeauna m-am mirat cât de puțin îi trebuie unui om ca să fie el însuși, în mijlocul lucrurilor apropiate lui. Mă gândesc la apartamentele mari și aproape inutile, încărcate cu mobilă greoaie, cu servicii de lichior din cristal folosite numai la zile mari și în prezența musafirilor… Și mă gândesc, prin contrast, la cabina unui ofițer de pe navă. Încăperea, de cel mult doi metri pe doi, are plafonul atât de scund, încât totdeauna ești în primejdie să te lovești cu capul de abajurul plat al lămpii. Cușeta este lângă perete, îngustă și exact atât de lungă încât să cuprindă un om mijlociu din creștet până-n tălpi. În fața ei, la cap sau la picioare se află un dulap înalt care o ascunde în oarecare măsură, așa că la culcare ai impresia că te-ai vârât într-o cutie. În dreptul genunchilor se află o etajeră de care te lovești atât de dureros, încât până la urmă te deprinzi să te ferești de ea și-n somn. La perete, în partea opusă ușii, se află un birou minuscul, care pentru economie de spațiu are deasupra, de la nivelul ochilor în sus, o etajeră sau niște sertare. După ușă, o chiuvetă cu oglindă deasupra; dacă tragi de oglindă, vezi că ea este de fapt ușa unui dulăpior plat pentru obiecte de toaletă. Adesea, deasupra cușetei mai este una, sau dacă nu este, spătarul se poate ridica la nevoie și fixa de plafon, devenind un pat pentru al doilea ocupant al cabinei…

În acest mediu, un om sau doi trăiesc ani întregi, acolo vin, după ce-și fac cartul, să citească, să se odihnească, să scrie scrisori sau să viseze. Și după ce s-au deprins cu strâmtoarea și nu se mai lovesc de toate lucrurile la fiecare mișcare, încep să-și dea seama că această cabină echivalează cu un întreg palat: domnitor, cameră de lucru, salon pentru discuții iou prietenii la fel ide obișnuiți cu lipsa de spațiu…

Omul sfințește locul. Omul deprins cu spații largi, cu un anumit confort al interiorului, este adus brusc în acest loc strâmt, i se dă în primire un hamac sau o jumătate de cabină și ajunge-n scurtă vreme să socotească aceasta casa lui, locul unde în afara orelor de muncă și le petrece și pe celelalte — de somn și de destindere. Am văzut ofițeri care-și țin pe etajera ide deasupra cușetei cărțile pe care le iubesc cel mai mult un prieten al meu de la Dunăre, pasionat muzician, își păstra în dulapul din cabină vioara; filateliștii își aduc pe navă albumele cu mărci, iar poeții — caietele de poezii…

Sub cristalul de pe birou, toți obișnuiesc să păstreze fotografii. Fotografii frumoase și expresive: tinere fete în poze studiate, soții cu copii de mână — și am deslușit în acest obicei dorința ca, alături de obiectele ce le sunt apropiate, oamenii să poată aduce aici, la bord, și ființele dragi. Sau măcar imaginea lor. O dublă imagine: aceea de pe carton și aceea din inimă.

Fiindcă marinarul își socotește nava a doua lui casă. Și o iubește și o îngrijește și o consideră parte din el, din universul lui.

Ascultați-l pe un marinar când spune „nava noastră”. E o întreagă poezie în felul cum rostește aceste cuvinte. Și dați-mi voie să vă povestesc o întâmplare.

Îl cunoșteam din liceul de marină. Era mai tânăr decât mine cu doi ani și arăta și mai tânăr: un băiat înăltuț, șaten, cu profil aproape feminin, cu trăsături mai degrabă firave decât energice; vorbea puțin, nu ridica niciodată glasul și toată ființa lui respira o anumită delicatețe, aparent în contrast cu meseria aspră, bărbătească, pe care și-o alesese. Anii au trecut, tânărul a urmat Școala navală, a ieșit ofițer și a fost numit comandantul unei vedete torpiloare. Când l-am revăzut, părea un băiețandru deghizat în uniformă de locotenent; aflând ce funcție îndeplinește, m-am mirat puțin și m-am întrebat dacă va face față…

După vreun an, un an și ceva, despre acest om s-a vorbit deodată foarte mult. Vorbea toată marina, și nu degeaba. Ce se întâmplase?

În timpul unui exercițiu tactic, o furtună neașteptată a surprins formația de vedete departe de bază. Nu era prima furtună și vedetiștii s-au pregătit s-o întâmpine. Pe vedeta locotenentului s-a petrecut însă un lucru neprevăzut: talazurile care se prăbușeau necontenit asupra navei au smuls ancora din postamentul ei de pe

punte. O ancoră pierdută este un lucru neplăcut, firește, dar marinarii ar fi preferat de o mie de ori această pierdere, în locul necazurilor care-au urmat. Încă prizonieră în lanțul ei, ancora se smucea încoace și-ncolo, împinsă de apă, și lovea bordajul cu ghearele ei ascuțite… Prin vuietul motoarelor și trepidația navei pe valuri, cei de pe bord au auzit bufniturile; motoriștii s-au pomenit cu apa țâșnind în compartimentul strâmt.

Locotenentul a inspectat rapid totul și a raportat prin radio: nava este în primejdie, gata să se scufunde. Comandantul formației a înțeles că pe asemenea valuri n-are cum să-i vină-n ajutor. S-a gândit atunci că situația e disperată și decât să piardă o navă cu echipaj cu tot, mai bine salvează oamenii cât mai e vreme. „Abandonați nava, le-a spus, stăm lângă voi și vă culegem din apă…” Dar locotenentul acesta delicat, despre care se spunea că e cam îngăduitor cu oamenii lui, că nu-i destul de exigent, s-a sfătuit cu micul său echipaj. Era în miez de noapte, furtuna bubuia și plesnea în jur, nava sălta pe valurile mari, pompele nu izbuteau să țină piept șuvoaielor de apă… Nu era vreme de discuții prea multe.

— Ce ziceți? a întrebat locotenentul. Avem dreptul să abandonăm nava. Dar oare am făcut totul ca s-o salvăm?

— Mai încercăm, a spus șeful de echipaj.

— Motoarele merg, au spus cei de jos, de la mașini. E apa pân-la piept, dar facem față…

Le venea greu tuturor a să se despartă de această minunată asociație de metal, material plastic și tuburi electronice, care le era și casă, și loc de muncă, și împlinire de vise.

— Încercăm să rezistăm până în port, a raportat locotenentul prin radio.

Mica navă amenința să se scufunde dintr-o clipă în alta. Valurile o loveau cumplit; când încercau să mărească viteza, apa năvălea mai cu putere prin spărturi. Nu-i putea ajuta nimeni pe lume; echipajul — o mână de oameni — era singura forță capabilă s-o scoată la liman. Cei de la motoare au încercat să astupe spărturile mai mari, dar apa împingea dopurile de cârpe, cepurile de lemn, scândurile. Atunci au luat pernele de piele de pe bănci, le-au proptit cu umerii, cu spatele, cu pieptul. Apa a început să scadă, dar pentru asta motoriștii au stat

nemișcați ore-ntregi, cu schimbul, apărând cu trupurile lor trupul navei.

Sus, pe punte, se dădea alt soi de bătălie. Ancora trebuia imobilizată; un om urma să meargă la prova, prin valuri, să lucreze acolo cu riscul de a fi azvârlit peste bord, să dibuiască lanțul printre șuvoaiele de apă ce răpăiau pe punte, să-i stăpânească S mu citurile, să-l tragă până dă de ancoră și s-o lege înainte de a fi prea târziu… S-a găsit omul acela. S-a găsit un om care să scoată apa din compartimentul prova ou găleata, fiindcă pompele nu mai făceau față. S-a găsit altul care să stea deasupra, aplecat peste tambuchi, să ridice găleata, s-o deșerte peste bord și să închidă repede capacul când venea alt val…

S-a găsit, în micul echipaj și-n comandantul lui, forța de a birui furtuna și nenorocirea.

Eu, reporterul, le-am pus a doua zi inutila întrebare:

— Ce v-a determinat să vă riscați viața, să alegeți această cale?

— Ce ne-a determinat? Doar era nava noastră, mi-au răspuns ei.

Și acest „era nava noastră” reprezenta pentru eroii întâmplării o explicație cum nu se poate mai limpede.

## 6

În Mediterana, pe vreme bună. Trecuse de miezul nopții când am încheiat discuția din careu, o discuție înflăcărată despre literatura de călătorii pe mare. Un ofițer era de părere că autorul unei astfel de cărți trebuie să respecte adevărul pas cu pas, cu alte cuvinte să arate și laturile mai puțin plăcute ale vieții pe navă, necazurile mărunte, micile conflicte inevitabile între oamenii care împart un spațiu atât de îngust, greșelile unora, tarele de caracter ale altora. Îl combătea cu vehemență un tovarăș de-al său mai tânăr, spunând că pentru cititor n-au nicio importanță aceste mărunțișuri trecătoare și că o adevărată carte despre mare trebuie să evidențieze partea frumoasă a lucrurilor, acel farmec care deosebește fundamental marinăria de alte profesiuni. S-au adus în discuție argumente pro și contra, s-au citat exemple clasice, ne-am înfierbântat cu toții, și când

unul dintre protagoniști s-a retras, urmând să ia în primire cartul la mașini, am hotărât să mergem la culcare.

Înainte de asta, ca-n orice seară, am urcat pe dunetă să mă cufund în dușul acela rece și pur și puțin umed pe care aerul nopților din Mediterana ți-l oferă la ceasuri târzii. Ofițerul de cart stătea cu coatele pe balustradă și privea în depărtare. M-am apropiat de el și i-am vorbit. Mi-a răspuns. Lucruri fără importanță, căci ce-ar avea nou să-și spună doi oameni care se întâlnesc de zeci de ori pe zi în spațiul acesta limitat care este o navă? Am tăcut și am privit la întunericul albastru din jur și la stelele care se legănau abia simțit deasupra catargelor. Într-un târziu a apărut o luminiță undeva, în prova noastră. Ofițerul de cart a hotărât s-o evite puțin, pentru orice eventualitate.

— Eun lucru de nimica, nu-l mai trezesc pe comandant, mi-a spus el. Timonier, vino cinci grade la dreapta.

— Am înțeles, a răspuns cu glas scăzut elevul de la timonă. Vin cinci grade la dreapta.

Luminile celeilalte nave au luat-o ușurel spre stânga. Ieșeam din drumul ei…

— De ce nu m-ați trezit? am auzit în întuneric mustrarea comandantului și am tresărit amândoi.

Omul acesta, comandantul, se confundă într-atâta cu mașinăria uriașă pe care-o are el în primul rând în grijă, încât parcă face corp comun cu ea. L-am întrebat mai apoi cum de și-a dat seama că nava și-a schimbat puțin drumul.

— Nu știu… Am simțit, așa, și m-am trezit, mi-a răspuns el cu un zâmbet.

Misterul a rămas nedezlegat. Simți virajul unui automobil, al unui tren în plină viteză, dar nu schimbarea de drum imperceptibilă, desfășurată pe minute întregi, a unei nave de o mie șapte sute de tone! Dar „ăsta este prestigiul și astea sunt privilegiile și răspunderile comandantului”, cum spunea Joseph Conrad…

Comandantul are o cabină frumoasă, spațioasă, cu o cușetă cât un studio, cu fotolii, bibliotecă, lumină indirectă și aer condiționat. În timpul marșului însă, n-a dormit în ea nici o singură noapte. Preferă canapeaua îngustă și tare din încăperea alăturată comenzii. Sare de pe canapeaua aceasta de zece ori pe noapte, iese pe punte, se uită

încolo și-ncoace, stă de vorbă câteva minute cu ofițerul de cart, se întoarce și se mai apleacă pe hartă, socotind ceva în gând, apoi se culcă pentru altă frântură de oră — jumătate somn, jumătate veghe — atent la zumzetul aparatelor din comandă, la șoaptele oamenilor care lucrează acolo, la vuietul motorului și la tic-tacul cronometrului din perete. Mereu prezent pe punte, mereu preocupat de soarta navei — așa mi-a rămas în minte comandantul navei-școală „Mircea".

Un ofițer are-n grijă mașinile, altul hărțile și aparatura de navigație, altul stațiile de radio și radiolocație. El, comandantul, are totul: mașini, stații, echipaj, pasageri, adică toată această mică lume care se cheamă navă. Este primul responsabil, o responsabilitate integrală, fără limite. „Căci ăsta este prestigiul și astea sunt privilegiile și răspunderile comandantului…

**IV Peisaje italiene**

## 1

Apropierea țărmului dă totdeauna emoții omului care-a navigat îndelung. Drumul pe Mediterana, lipsit de peripeții, cu mare liniștită și vânt constant, care ne-a scutit zile-n șir de duduitul și trepidația motorului principal, oferindu-ne în schimb pacea dulce a plutirii sub vele, începuse să devină monoton. Aș spune că în larg suntem supuși legii compensației: pe mare rea oamenii sunt calmi, în schimb pe mare calmă ajung să se înfurie repede; prea multă liniște strică acestei nestatornice alcătuiri care se cheamă firea omenească…

În plus, a fost nevoie să ne depărtăm de drumul navelor comerciale, ca să păstrăm vântul într-o alură cât mai convenabilă. Rătăceam așa, într-o pustietate absolută, fără să întâlnim niciun vas, rătăceam între mare și cer, aparent fără nicio țintă; doar zigzagul de pe hartă, înscris cu consecvență de ofițerul cu navigația, ne dădea certitudinea că, în ciuda abaterilor, drumul nostru duce în general spre nord-vest, către ținta călătoriei: Italia.

Am zărit-o mai întâi ca pe-un profil luminos pe ecranul radiolocatorului; linia de pe hartă ne adeverea că suntem în preajma

coastei italiene. Veneam dinspre sud, și calculele arătau că suntem cu prova pe strâmtoarea Messina…

Aduce întrucâtva cu Bosforul, dar are și un ce ai ei, numai al ei, strâmtoarea care desparte Sicilia de peninsula Italiei. E mai largă decât aceasta, cu țărmuri mai înalte, iar undeva în stânga se ghicește abia-abia conul uriaș al vulcanului Etna, cu cei 3.295 de metri ai săi, dominând munții și așa înalți ai Siciliei. Relieful foarte frământat al insulei este împodobit cu localități sau mari construcții stinghere — hoteluri sau sanatorii — cățărate pe vârfuri stâncoase. Dincolo de ele, spre ieșirea din strâmtoare, se prefigurează clădirile portului Messina. Pe versantul de nord-vest al insulei, se află Palermo, orașul care în conștiința noastră se leagă de numele lui Bălcescu. Regretăm că programul de navigație nu ne îngăduie să vizităm decât cu gândul locurile unde marele luptător și scriitor și-a petrecut ultimele zile, departe de patrie…

Țărmul continental al strâmtorii se deosebește mult de cel sicilian. Ceva mai puțin accidentat, e mult mai bogat în vegetație; prin fața noastră trec încet livezi, vii, lanuri de un verde crud; aproape de apă sunt numeroase clădiri, debarcadere de unde vin și pleacă mereu vase ce fac legătura cu Sicilia; ne aflăm în preajma orașului Reggio di Calabria. Trei autostrăzi și o cale ferată străbat masivele la poalele cărora este așezat orașul. Pe alocuri, șoselele dispar în inima muntelui, ca să reapară mult mai departe, din gura întunecată a unui tunel; în alte locuri, dimpotrivă, traversează văi adânci, adevărate prăpăstii, peste care sunt aruncate poduri și viaducte îndrăznețe. Privim prin binoclu când spre un țărm, când spre altul; marinarii de cart însă n-au vreme să admire peisajul, fiindcă navigația intensă din strâmtoare le absoarbe toată atenția. Pe la mijlocul Messinei întâlnim o zonă cu brizanți: apa din jurul navei parcă fierbe, valuri mărunte și dese lovesc cadențat în borduri, marea e brăzdată de dâre înspumate; sunt curenți foarte puternici, a căror tărie culminează în partea cea mai îngustă a strâmtorii, în dreptul stâncilor Scilla și Charibda. Aici, spuneau cei vechi, e locul cel mai primejdios pentru corăbii: cine se ferește de Scilla, dă peste Charibda. A te afla între Scilla și Charibda a devenit un cunoscut proverb, cu semnificația „a pendula între două primejdii iminente”. Într-adevăr, curenții s-au amplificat și mai mult, ne înconjoară adevărate anafoare, ca la cotul

unui râu vijelios, și ne gândim la fragilele corăbii antice, la spinările goale, lucind de năduşeală, ale vâslaşilor care zoresc să iasă cât mai repede din împletirea drăcească de vârtejuri. Nava noastră, cu tonajul ei respectabil, cu posibilitățile manevriere pe care i le cunoaștem bine, trece nepăsătoare de această primejdie.

Adevărata primejdie pare s-o pândească nu de pe mare, ci din cer: în capătul dinspre nord, strâmtoarea e traversată de o linie de înaltă tensiune. Firele — le vedem de departe, parcă-s desenate cu tuș pe orizontul albastru alburiu — pornesc din vârful unui deal de pe coasta calabreză, fac un arc larg deasupra apei și urcă din nou, către stâlpul gigantic de pe țărmul sicilian. Cartea-pilot ne asigură că în partea sa cea mai de jos, firul are o înălțime de peste 60 de metri deasupra strâmtorii; catargul cel mare al lui „Mircea” măsoară 44, deci avem o rezervă de vreo douăzeci de metri, dar asta nu ne împiedică să fim emoționați. Dacă firele s-au dilatat de căldură și și-au accentuat curbura? Dacă de la tipărirea cărții-pilot a intervenit o. Modificare? Dacă, prin absurd…? Suntem cu toții pe punte și ne-am ațintit privirea asupra liniuțelor negre, paralele, care coboară într-o curbă elegantă deasupra catargelor noastre. Comandantul a redus viteza la minimum, pentru orice eventualitate, și stă cu mâna pe mânerul telegrafului, gata să ordone la mașini. Toată forța înapoi”; ne apropiem lin dar implacabil și. Printr-o ciudată iluzie optică, ni se pare că firele vor atinge trinchetul, catargul din prova, exact la jumătate. Înaintăm încet… încet… firele sunt tot mai aproape… pentru o clipă par să se agațe de vârful trinchetului… ba nu, au trecut… iată-le deasupra arborelui mare… nimeni nu mai respiră… uf, în scăpat!

Motorul își reia cursul normal și râdem de spaima noastră. Ne aprindem țigările. Mai aruncăm o privire în urmă, către liniuțele paralele care coboară într-o curbă elegantă deasupra strâmtorii…

Napoli! îl cunoșteam din cântece, din filme, din legende, al admiram înainte de a-l fi văzut, iar când ne-am aflat în preajma lui, am încercat nerăbdarea și emoția întâlnirii. Pe harta de navigație citim nume celebre, statornicite demult în memorie: Sorrento, Ischia, Capri…

De obicei, sosind într-un port, aveam răgazul unei adaptări, unei oarecari familiarizări cu peisajul; vedeam mai întâi dunga cenușie a

țărmului răsărind din mare, distingeam treptat diguri și construcții portuare, un far, o fortăreață veche la intrare, apoi penând nave acostate, silozuri, clădiri, tot mai multe clădiri, și în sfârșit un crâmpei de oraș răsărind dintre două ziduri de cărămidă… La Napoli nu se întâmplă așa. Când vii din larg, orașul ți se oferă deodată, în întregime, privirilor. Clădirile și bulevardele lui se răspândesc în jurul unui golf deschis, urcă pe țărmurile înalte într-un larg arc de cerc și se opresc brusc pe colina Vomero, în vârful căreia castelul Sant' Elmo pare o bătrână santinelă ce veghează asupra orașului. Turnurile și crenelurile lui se profilează net pe cerul albastru; mai departe de el nu se mai vede nimica. Cobori iarăși privirea, treci în revistă orașul cu blocurile lui înalte, te apropii mereu mai jos, spre apă, și iată cealaltă santinelă, castelul Maschio Angioino, construit, ca și cel din vârf, în secolul al XIV-lea. Între aceste două monumente se întinde o aglomerație fantastică ide blocuri cu multe etaje, palate impunătoare, bulevarde largi cu fluxul continuu al mașinilor, mari pete de verdeață — parcuri sau grădini cu arbori seculari. Totul pare aici făcut o dată pentru totdeauna, temeinic; la Napoli se află unul dintre cele mai vechi teatre din Europa și multe clădiri își socotesc vârsta în secole.

Dar lângă castelul Maschio Angioino, bătrânul străjuitor al portului, iată gara maritimă, un edificiu modern, spațios, cu ziduri albe mult întinse pe orizontal; gara însăși este clădită nu pe țărm, ci pe un dig lat, mult ieșit în apele portului, și laturile acestui dig devenite cheiuri găzduiesc nave mari și albe, ca niște uriașe lebede gata de zbor…

Am acostat nu departe de gara maritimă, în dreptul unor clădiri masive, al căror șir se prelungește pe kilometri întregi în stânga și-n dreapta. Dincolo de ele, spre oraș, ne izbesc privirea panourile mari cu reclame. „Fiat 125". „Pirelli" și nelipsitul „Shell", cu emblema ingenioasă pe care-am întâlnit-o în multe porturi ale Europei: un tigru în plin salt și îndemnul „puneți un Tigru în rezervorul dumneavoastră, folosind benzina Shell"…

Castele construite acum șase secole și reclama ultimului tip de automobil — iată cartea de vizită a acestui oraș străvechi și totuși foarte modern, locuit de mai mult de un milion de oameni și vizitat, anual, de cel puțin încă un milion. Celebra „autostradă a soarelui" care-l leagă de Roma, căile ferate, liniile de avioane și elicoptere,

portul cu zecile de nave care vin și pleacă zilnic sunt tot atâtea căi pe care se scurg valuri de turiști, atrași de faima orașului, de ineditul priveliștilor, de faima localităților învecinate.

## 4

Orașul însuși constituie un obiectiv turistic.

L-am vizitat cu multă curiozitate și ne-au încântat priveliștile variate, culorile dulci ale clădirilor, ornamentele prezente pretutindeni, fantezia arhitectonică. Pe bulevardele străjuite de copaci se înșiră blocuri masive — instituții bancare, societăți de navigație maritimă și aeriană, case comerciale, magazine și supermagazine, biserici și capele, statui, piețe largi cu fântâni monumentale — și între toate, în cele mai neașteptate locuri, placarde: „Pirelli”; „Shell — puneți un Tigru în rezervorul dumneavoastră”…

Celălalt Napoli e undeva, deasupra capetelor noastre, la etajele cele mai de sus ale blocurilor enorme. Între aceste blocuri sunt străduțe late de doi-trei pași, unde e totdeauna umbră; pe treptele din fața lor vezi câte-o bătrână palidă care pare să nu fi ieșit niciodată în viața ei din această umbră eternă. Sus, de la o fereastră la alta, traversând strada îngustă, sunt întinse frânghii de rufe, iar vecinele de la etajul doi sau trei sau cinci stau de vorbă tot așa, de la o fereastră la alta, și replicile lor rostite într-o limbă sonoră se încrucișează pe deasupra trecătorilor.

Am intrat într-un „supermarket”, aflat nu departe de Piazza del Municipio, un magazin uriaș cu mărfuri de o varietate uluitoare, de la tacâmuri, costumașe pentru copii sau cărți, la articole din material plastic, paltoane, undițe… În preajma lui, o mică piață cu zarva și animația caracteristice, unde negustorii îți oferă cu aceeași volubilitate o basma colorată sau un televizor portativ. Fiecare vânzător, în ușa prăvăliei sau în spatele unei tarabe pitorești, își laudă marfa, invitându-te să te oprești o clipă. Mai încolo, alți comercianți, mai modești, și-au așezat produsele — obiecte de îmbrăcăminte și încălțăminte confecționate manual — de-a dreptul

pe trotuar. Din aparatele cu tranzistori aflate la tot pasul se aude muzică italiană care completează sonor tabloul.

Aici nu e loc pentru Tigrul care pătrunde-n rezervor odată cu benzina „Shell”…

## 5

O plimbare cu autocarul, de la gara maritimă până pe colina Capodimonte, pe Via Roma care străbate orașul de la sud la nord, ne dă prilejul să trecem în revistă o bună parte din principalele opere ale arhitecturii napolitane. Piazza del Municipio, de unde începe acest drum, este un spațiu vast, mărginit de ziduri impunătoare; de aici se văd deopotrivă castelul Maschio Angioino, dar și înălțimile cu clădiri răsărind dintr-o mare de verdeață. Te afli parcă în centrul unui amfiteatru ale cărui tribune sunt sutele și sutele de blocuri galbene, cărămizii, fumurii…

Via Roma, pe care Stendhal o numea „strada cea mai veselă și mai populată din univers”, te amețește cu goana continuă a mașinilor, un perpetuum mobile care nu se oprește nici noaptea, nici la orele toride ale amiezii. Magazine, bănci, cafenele, librării se înșiră pe ambele laturi ale străzii. Din loc în loc, între firmele atât de diferite ca formă și culoare, zărim una care se repetă mereu, devenindu-ne familiară: „Pizzeria”. Este un fel de plăcintărie, unde se vând produse specific napolitane, ceva intermediar între plăcinte, prăjituri sau sandviciuri: dintr-o cocă cu mult ou, căreia i se adaugă deasupra roșii trecute prin sită, totul copt „la foc potrivit”. Am gustat aceste delicatese și am constatat că sunt foarte gustoase. Nu-i de mirare că prăvăliile care le desfac sunt frecventate la orice oră a zilei…

Autocarul aleargă pe strada largă, se strecoară printre mașinile care-l înconjoară claxonind strident. Prin fața noastră defilează clădiri impunătoare, multe dintre ele adevărate palate, cum ar fi Academia de Belle Arte, sau Muzeul Național de Arheologie, construit din cărămidă roșie. Strada urcă mereu — între timp, deși e o continuare a Viei Roma și-a schimbat denumirea — și deodată avem impresia că plutim deasupra orașului. Suntem pe Ponte della Sanit, un pod care acoperă o depresiune foarte adâncă; pe sub pod

trece, perpendicular pe drumul nostru, o stradă, iar blocurile de pe marginile ei abia-abia depășesc cu acoperișul nivelul străzii pe care trecem noi. În preajmă strălucește cupola placată în faianță a bisericii Santa Maria della Sanit, un monument de arhitectură medievală…

Drumul continuă apoi în serpentine ample către colină: deasupra noastră, pe o ramură a șoselei, se văd valurile de verdeață ale parcului Capodimonte.

## 6

Palatul regal Capodimonte, astăzi galerie de artă și muzeu, găzduiește numeroase opere ale marilor pictori italieni și străini: Rafael și Tizian, Goya și Pieter Brueghel, El Greco sau Coreggio… Cele câteva ore petrecute aici au constituit un adevărat popas printre capodopere; fiecare dintre noi, cei de pe „Mircea”, am avut satisfacția de a fi admirat valori artistice inestimabile, pe care le cunoșteam numai din auzite; și dacă-i adevărat că viața de marinar, cu toate asprimile ei, e frumoasă, ea e frumoasă și pentru că oferă prilejul, mai mult decât alte profesii, de a cunoaște lumea cu comorile ei.

Iată-ne așadar în palatul construit în 1738 din ordinul lui Carol de Anjou și destinat de la început marilor colecții de artă antică și renascentistă ale familiei regale. Clădirea, impunătoare ca mărime, dar armonioasă ca proporții, domină împrejurimile; din parcul ei cu arbori bătrâni — pini, palmieri, stejari mediteraneeni — se vede întreaga panoramă a orașului. Ne-am fotografiat în acest decor mirific, în preajma unei fântâni care-i de fapt un întreg grup sculptural cu subiect mitologic. Arta ne întâmpina, așadar, încă înainte de a urca treptele monumentale ale palatului, dar ne-am dat seama că pe lângă cele aflate înăuntru, opera aceasta nu era decât un mesager foarte modest…

Cele o sută de încăperi ale muzeului se grupează în trei mari secțiuni: galeria națională, galeria secolului al XIX-lea și apartamentul reg al. Prima, situată la etajul doi al clădirii, cuprinde 45 de săli și oferă privitorilor mii de lucrări, multe dintre ele semnate

de maeștri ale căror nume au intrat în patrimoniul culturii universale. Un catalog sumar al galeriei ar ocupa o carte întreagă; ofer deci cititorilor câteva impresii, selecționate cu zgârcenie dintr-o adevărată avalanșă…

Trei mari tapiserii flamande din secolul al XVI-lea, ocupând fiecare un perete întreg, redau scene din bătălia de la Pavia (1525) când Francisc I, învins și capturat de spanioli, scria mamei sale aceste rânduri, intrate în tradiție pentru laconismul și expresivitatea lor: „Doamnă, totul e pierdut afară de onoare!” Cu o minuțiozitate fantastică sunt tratate atât figurile de luptători din primul plan cât și câmpul de luptă și cetatea de pe fundal; niciun amănunt nu e uitat, până și norașii de fum de la tunurile cetății sunt reprezentați în aceste migăloase produse ale unor artizani geniali.

O impresie adâncă mi-a lăsat pânza lui Colantonio „Sf. Gerolamo și leul”. Venerabilul savant, traducătorul Bibliei în latinește, e înfățișat în chilia sa încărcată de tomuri groase. În această ambianță, leul, al doilea personaj al tabloului, constituie o prezență întrucâtva stranie.

Sfântul Gerolamo, care scoate un spin din laba leului, e înfățișat în atitudinea obișnuită a omului concentrat asupra unei operații foarte dificile; leul are o expresie uimitor de omenească, e posomorât dar liniștit și răbdător — și toată scena are în ea ceva simbolic: natura sălbatică și geniul uman față-n față, puterea omului dominând prin spiritualitatea sa puterea mai mare, mai temută, dar inconștientă, a fiarei.

„Orbii” ide Pieter Brueghel m-a impresionat prin tragismul pe care-l emană. Pictorul, intrat în istorie cu tablourile lui inspirate din proverbe și parabole, are și în acest tablou o metaforă drept subiect: mai mulți orbi merg în șir, ținându-se fiecare de toiagul celui din fața lui; când conducătorul se poticnește și cade, toți cei ce-l urmează se prăbușesc și ei. Tabloul e ușor de pătruns și pictura aceasta, prin realizarea ei desăvârșită, îl face și mai evident. Orbii au figuri îngrozite, grotești până la dezumanizare; atmosfera din jurul lor este stranie, de coșmar, pornind chiar de la culoarea dominantă a tabloului: cerul gri, pereții clădirii din planul al doilea mai mult vineți decât albi; înseși hainele orbilor deși variate la culoare, sunt redate într-o gamă de nuanțe triste, posomorâte.

Trecem prin fața altor și altor tablouri, a căror contemplare ne-ar lua ceasuri întregi: „Fecioara, pruncul și îngerii” de Boticelli, „Tânăr suflând într-un tăciune” de El Greco, diferite portrete de Tizian, desene de Michelangelo pentru frescele de la Vatican, portrete de Goya… Citim cu satisfacție numele atât de cunoscute din cărți și ne adăpăm din plin dar — păcat — pe fugă, din acest nesecat izvor de încântări.

Galeria secolului al XIX-lea însumează mai ales portretele unor personalități, lucrări pline de expresivitate și farmec, dar care nu ating importanța celor din epoca Renașterii. Trecem mai repede prin această secțiune, fiindcă ne așteaptă mai departe noi frumuseți.

În ultima parte a muzeului, „apartamentul regal”, iată o colecție de porțelanuri și majolică formată — cum precizează ghidul — din trei mii de piese lucrate în manufacturile din Napoli, Sèvres, Meissen, Veneția; tapiserii napolitane, arme, piese de argintărie cărora nu putem decât să le aruncăm o privire în treacăt. Ne oprim puțin la ușa sălii 94, „budoarul de porțelan”, executat în secolul al XVIII-lea în manufactura Capodimonte pentru Maria, soția lui Charles de Bourbon. Este o încăpere nu prea mare, cu pereții și plafonul placați în porțelan cu fine ornamente albastre. Rafinamentul și precizia cu care e trasă fiecare linie ne dă o imagine exactă a măiestriei meșterilor de pe aceste meleaguri. Ca și cele cinci tapiserii napolitane, expuse într-o sală alăturată, reprezentând scene din romanul „Don Quijotte”. Opere ale meșterului Pietro Duranti, aceste uriașe tapiserii împodobesc vastul salon dintr-o aripă a palatului. Dar timpul nu ne permite să stăruim în fața lor atât cât am fi dorit. Mergem mai departe, să admirăm colecțiile de bijuterii, de miniaturi în porțelan și alabastru — între care cortegiul Dianei este de o gingășie cu adevărat excepțională — apoi sala de armuri, sala festivă cu plafonul pictat în motive mitologice…

Ducem cu noi, ca pe-o comoară mereu crescândă, suma de impresii, sentimentul de admirație în fața unei arte desăvârșite. Părăsim muzeul, simțindu-i însă vie chemarea…

Vestita „autostradă a soarelui”, un autocar, munții albaștri la stânga și la dreapta, două ore și jumătate de călătorie — și iată-ne la Roma. Cine-ar putea, la capătul unei excursii de o zi prin Cetatea Eternă, să-și sistematizeze impresiile? Acest oraș ți-ar cere, ca să-l vezi pe îndelete, săptămâni întregi; de la originile lui legendare și până azi, timp de aproape trei milenii, noi și noi frumuseți i s-au adăugat, sporindu-i strălucirea; monumente din toate epocile, în toate stilurile, te întâmpină la tot pasul, solicitându-ți deopotrivă pasiunea pentru istorie, cunoștințele de sculptură și arhitectură sau pur și simplu interesul pentru frumos. Mai mult decât modestă, excursia de o zi prin Roma ne-a dat totuși o idee generală despre marele oraș, despre proporțiile reale ale giganticelor construcții cunoscute doar din manuale, despre frumusețea clădirilor. Cred că nicăieri în lume nu există o împletire mai armonioasă între antic și modern, o dovadă mai completă a continuității umane de-a lungul istoriei.

Via Tuscolana, pe care înaintăm dinspre periferie spre centrul orașului, cu blocurile noi, aliniate pe ambele părți, cu tramvaiele circulând pe mijloc, cu magazinele frumos amenajate la parter, amintește un cartier nou al Bucureștiului, dar un apeduct roman, răsărit deodată în față, te duce imediat cu douăzeci de secole înapoi, către meșterii antici. Via Appia Nuova, pe care trecem apoi, ne vestește că am intrat în plin centrul Romei. Pătrundem în acest nucleu prin Porta San Giovanni, un mare arc de piatră astăzi devenit îngust și aproape neîncăpător pentru autocarul „Fiat”, și lăsăm în stânga Biserica San Giovanni, o mare clădire albă, semănând mai mult a palat decât a biserică; este al treilea edificiu religios ca mărime, după catedrala Sf. Petru și biserica Santa Maria Maggiore. Pe frontonul său, mari sculpturi de piatră albă se profilează pe cerul albastru. În Piața San Giovanni, iată un obelisc egiptean, ca o lamă de piatră țâșnind spre cer. Obeliscul, trofeu din expedițiile romanilor, a fost adus aici încă din antichitate, probabil ca să sugereze măreția și întinderea imperiului.

Ajungem la gara centrală, în piața Cinquecento. Este o clădire ultramodernă, cu linii îndrăznețe, întinsă mult pe orizontală; aglomerația din jurul ei e diminuată aparent de lărgimea pieței și a bulevardelor. Ocolim acest veritabil nod feroviar al capitalei italiene și, după câteva minute bune de goană pe bulevardele aglomerate,

ajungem într-o porțiune liniștită, cu clădiri frumoase, nu prea mari. Suntem în preajma Grădinii Borghese, și numele ne aduce aminte de celebra familie romană, cunoscută pentru dragostea ei față de artă. Villa Borghese, construită în 1615, adăpostește o celebră colecție de tablouri și antichități. Poposim în grădina Borghese, un parc vast, cu alei mari asfaltate pe care trec în răstimpuri mașini elegante; pe una dintre alei se află celebrul „ceas hidraulic", ale cărui mecanisme sunt puse în funcțiune de o cădere de apă; în apropiere sunt aliniate busturile unor mari personalități culturale — Dante, Petrarca, Marco Polo… De undeva, din preajmă, ai perspectiva unei bune părți din Roma, privită de la înălțime.

Dar drumul nostru continuă. Traversând Tibrul, pe unul dintre poduri — o adevărată lucrare de artă, cu felinare pitorești și sculpturi în marmură albă străjuindu-i capetele — iată-ne pe Lungotevere Michelangelo, un splai care însoțește fluviul; de aici ne îndreptăm spre catedrala Sfântul Petru.

Construită în 326, pe vremea împăratului Constantin, biserica Vaticanului a fost reconstruită începând din 1506 după planurile unor titani ai arhitecturii și sculpturii — Bramante, Rafael, Michelangelo. Ea adăpostește decorații fastuoase și sculpturi vestite; am zăbovit îndelung în fața grupului sculptural „Pieta" al lui Michelangelo sau în fața mormintelor papilor, din subsolul bisericii.

Iată-ne apoi la Colosseum, celebrul amfiteatru, construit în anul 80 e.n. de împăratul roman Titus Flavius. Clădirea, ușor eliptică, poate fi comparată cu un stadion. Zidul înalt de patru etaje, din care o bună parte se păstrează intact și astăzi, are 80 de intrări de acces. Acest edificiu, destinat luptelor de gladiatori, avea o capacitate de 50.000 de locuri și este cel mai mare amfiteatru roman.

Încercăm să ne închipuim, în mijlocul acestor grandioase relicve de piatră, traiul strămoșilor noștri de acum două milenii; să ascultăm uralele mulțimii venite să-și încurajeze gladiatorul favorit; să refacem înfățișarea fastuoasă a lojii imperiale, să ne imaginăm construcția în toată splendoarea ei.

Dar gândul ne zboară de fiecare dată către principalul monument pe care l-am văzut la Roma: Columna. Columna lui Traian, de care sunt legate înseși obârșiile noastre. La picioarele ei am păstrat un involuntar și lung moment de reculegere. Simțeam nevoia să ne

descoperim, ca în fața unui mausoleu al strămoșilor, al oamenilor care, cu nouăsprezece secole în urmă, și-au încrucișat mai întâi săbiile, apoi destinele și sângele, plămădind un nou popor ce le-a păstrat, peste vreme, virtuțile…

Soarele de amiază luminează în plin Columna, întărește contururile basoreliefurilor, pe care încercăm să distingem imaginile știute din cartea de istorie și păstrate adânc în memorie, ale evenimentelor de atunci. Să regăsim, între făpturile săpate-n piatră, chipuri familiare: Decebal, Traian, războinicii lor; să identificăm peisajul, valurile Dunării, corăbiile și podul lui Apolodor din Damasc.

Ca militari, suntem urmași ai acestor militari cu platoșe și lănci, și scuturi; armata noastră purcede, într-un fel, din cele două oștiri încleștate în luptă, pe veci încleștate în zgrunțurii pietrei gălbui milenare. Au mai trecut ostași români pe aici. În 1918, în august. Columna învăluită în drapele române și italiene a găzduit în preajma ei manifestația pentru cauza României. Atunci, la 25 august 1918, la picioarele Columnei, participanții la manifestație au primit onorul din partea unui pluton din subunitățile românești ce luaseră ființă în zona frontului italian. Manifestația a grăbit constituirea Legiunii române, care cerea cu insistență să participe la lupta împotriva Puterilor Centrale. Unitățile de voluntari români s-au remarcat în luptă, au fost citate prin ordine de zi, și un însemnat număr de ofițeri și ostași din cadrul lor au fost distinși cu decorații ale armatei italiene.

Iată-ne, așadar, militari români în fața Columnei. O copie a monumentului a fost adusă la București și am primit vestea cu satisfacție: vom avea mai aproape imaginea acestui „act de naștere” al poporului român, cum îl numesc istoricii.

Dar și așa imaginile ne sunt aproape: ele trăiesc în inimile noastre, în sângele nostru, care a însumat sângele oștenilor romani și al locuitorilor Daciei, cu chipuri adânc săpate pe Columnă…

**V Mediterana**

1

De ce n-am făcut o relatare ordonată a călătoriei, subordonând calendarului evenimentele? De ce n-am scris un „jurnal de bord”, așa cum există multe în literatura marină? Simplu: povestirea mea n-ar fi fost echilibrată. Pe mare, împărțirea timpului e mai arbitrară decât oriunde. Trec zile-n șir fără evenimente, zile lipsite de personalitate, încât pierzi lesne noțiunea timpului și nu mai poți deosebi miercurea de joi; sau lunea de duminică; nici măcar zilele de repaus nu le mai simți ca atare, pentru că motoarele merg și duminica, timonierii, observatorii și radiografiștii fac de cart și duminica, echipajul participă la manevrele în arboradă și duminica… Viața se desfășoară monoton, după tipare bine stabilite; jurnalul de bord (cel veritabil, oficial, păstrat în permanență pe masa hărților) conține numai expresii prozaice de felul acesta: viteză unsprezece noduri, vânt slab din nord-est, temperatura treizeci de grade, suntem la latitudinea și longitudinea cutare, echipajul execută program de pregătire; am primit serviciul de cart cu o banderolă, un fluier, un pistol de semnalizare și atâtea rachete (urmează semnăturile de rigoare)… Textul acesta se repetă, cu mici variații, de la un cart la altul, de la o zi la alta. Dacă e noapte se adaugă „luminile de drum ard bine”; dacă-i ceață se scrie la ce oră s-a lăsat ceața, la ce oră s-a pus în funcțiune sirena de ceață, da ce oră s-a ridicat ceața; dacă vântul crește se scrie că vântul crește — și tot așa mai departe, ore, zile și săptămâni…

Dar sunt și altfel de zile, care vin ca un vârtej, cu ore mai bogate decât săptămâni întregi precedente, cu impresii multe și învălmășite, din care nu știi ce să lași la o parte; un fapt banal poate declanșa reacții neașteptate, poate stârni pasiuni și dezlănțui conflicte; asemenea zile par, prin forța lucrurilor, disproporționate față de celelalte; pentru unele îți ajung două-trei rânduri, celelalte necesită capitole întregi.

Așa că mi-a fost greu să optez pentru formula „jurnalului”; m-am mulțumit să ordonez întrucâtva episoadele respectând în linii mari spațiul geografic în care ne deplasam și lăisând ca pe un lui cru fără importanță succesiunea în timp a faptelor. Ceea ce contează, într-adevăr, cred eu, sunt semnificațiile…

Zilele pe mare trec alene. Dacă în Arhipelagul grecesc aveam măcar satisfacția recunoașterii unor insule și locuri vestite, legate de itinerarele lui Ulise, ale argonauților sau de bătăliile navale antice, dacă aveam prilejul să întâlnim atâtea vapoare, să așteptăm jumătăți de oră ca să ne apropiem destul pentru a le identifica, cu speranța că sunt printre ele și nave românești, Mediterana răpește marinarului până și aceste bucurii modeste.

Dimineața te trezești, ieși pe punte, vezi în jurul tău marea pustie și albastră — apreciezi cu glas tare acest colorit intens, care însă după altceva zile încetează să te mai impresioneze — schimbi câteva cuvinte cu cineva despre starea timpului, întrebi „pe unde-am ajuns?”, deși o știi prea bine, e o chestiune de aritmetică elementară, de-aseară și pân-acuma am mers cu unsprezece noduri timp de opt ore, deci am parcurs optzeci și opt de mile, dar la urma urmei și asta te lasă indiferent, de vreme ce în jurul tău e aceeași mare albastră și pustie, pe urmă îți vezi de treburi: predai o lecție elevilor, faci de cart pe comandă, supraveghezi motoarele sau, pasager fiind, te uiți la mare până nu mai vezi nimic decât albastru și cobori, oftând, să-ți aduci o carte sau să mai scrii niște banalități în „Jurnalul intim”. După masa de prânz istoria se repetă și cred că cel mai neplăcut lucru al navigației pe mare e tocmai monotonia dintre orele în care ai într-adevăr ceva concret de făcut. Tocmai de aceea întocmeam cu sârg programe de brigadă, făceam pe dirijorul, alegeam poezii pentru o seară literară sau învățam câte ceva din arta marinărească.

Într-o dimineață ne-am trezit în zgomotele obișnuite ale curățeniei. Sărim îngrijorați din cușete: oare am dormit mai mult ca de obicei? Nu, ceasurile noastre arată o oră rezonabilă. Ceasurile *noastre.* Dar cronometrele de la bord au făcut încă de la miezul nopții un salt înapoi: am intrat în fusul orar unu. Conștiința faptului că „am întinerit cu o oră” ne face să zâmbim. Sunt câțiva inși care nu zâmbesc însă: cei care-au fost de cart la miezul nopții, fiindcă serviciul lor s-a prelungit cu o oră. Secundul le-a făgăduit că la întoarcere, dând vom reveni la ora Bucureștiului, va avea grijă ca schimbarea orei să se facă tot în cartul lor.

Mediterana se arată cam neprietenoasa uneori. Sunt valuri mari și vântul bate puternic. În arboradă se aud scrâșnetele parâmelor și scripeților, supuși la un efort considerabil. Mă uit la loch — nouă noduri. Zburăm, nu alta, față de lunecarea domoală din alte zile. O navă de mărimea lui „Mircea" purtată pe mare cu optsprezece kilometri pe oră numai cu forța vântului… Câțiva oameni de pe bord se simt rău pe vremea asta. Se pare că organismele tinere sunt mai sensibile la răul de mare, deși se cunosc și excepții — navigatori vestiți, cu stagiu îndelungat pe mare, care au dat tribut acestei ciudate maladii. „E în funcție și de activitatea nervoasă", mă lămurește medicul, care ține la îndemâna suferinzilor tot felul de pilule contra răului de mare. Se știe însă că nicio pilulă din lume nu reprezintă leacul radical. În unele cazuri calmantele dau rezultate, cel mai adesea însă dă rezultate dirijarea atenției în altă direcție; se știe, de pildă, că pe furtună sau în cazuri de primejdie procentul bolnavilor scade simțitor, de aceea mulți comandanți obișnuiesc ca pe vreme rea să dea de lucru oamenilor, chiar treburi inutile, numai să-i preocupe cu ceva. Altă soluție ar fi autosugestia, o încordare a voinței, spun unii; într-o vreme apăreau și prin ziarele marinărești articole mobilizatoare sub titlul „Prin voință răul de mare poate fi învins", dar n-am auzit pe cineva să se fi lecuit în urma acestor articole optimiste. Am aflat că pe vremuri, unul dintre criteriile admiterii tinerilor în școala navală era și rezistența la răul de mare; se pare însă că înaintașii noștri erau prea severi, și-apoi tehnica navală a evoluat, navele de azi se deplasează cu o viteză care le face mai puțin sensibile la valuri, deplasamentul lor mare este și el un argument… așa că admiterea în școala navală se face după criteriile obișnuite în orice școală superioară.

Cred că adevăratul leac al răului de mare rămâne antrenamentul, am constatat-o în marșurile de lungă durată: după câteva săptămâni de navigație, chiar pe mare rea, cei sensibili la această maladie se resimțeau mult mai puțin decât la începutul călătoriei.

De aseară vântul a căzut de tot, velele au început să fluture inutile de-a lungul catargelor, așa că ne continuăm drumul cu motorul. Manevra de strângere a velelor s-a desfășurat noaptea, la lumina proiectoarelor; a fost un spectacol fantastic. Deși pentru elevi aceasta este prima manevră în arboradă pe timp de noapte, toți s-au descurcat ca niște navigatori cu vechime. Aici și-a spus cuvântul și surplusul de prudență cu care faci un lucru pentru prima oară; fiecare știa că acum, pe întuneric, orice greșeală poate avea urmări mult mai serioase decât în condiții normale. Fâșia de foc alb a proiectorului scotea în răstimpuri la iveală un colț de velă unduind, brațe încordate, trupuri aplecate peste vergile groase — aveai impresia că vezi niște prim-planuri la cinematograf, într-atâta era totul de nevăzut în jurul torentului de lumină…

Dimineața am zărit în depărtare o ceată de delfini. Prilej de discuții înflăcărate, fiindcă în ultima vreme delfinii au stat în atenția biologilor, oceanografilor și lingviștilor. Vom izbuti vreodată să stăm de vorbă cu acești „intelectuali ai mării" cum îi numesc ziarele? Experiențe de tot felul ne dau unele speranțe; deocamdată s-au separat altceva zeci de cuvinte din limbajul lor care aduce cu un fluierat, li s-au creat reflexe care le dovedesc inteligența, net superioară celorlalte necuvântătoare; după unii, delfinii pot râde — de altfel însăși înfățișarea lor are ceva comic și duios în același timp — ba se aude că un savant a izbutit să învețe pe un delfin câteva cuvinte englezești…

Ce așteaptă omul de la delfin? Un ajutor de mare preț, după cum se spune. Delfinii ar putea ajuta la dezlegarea multor taine ale mării: fauna și flora adâncurilor, calitatea fundului mării, regimul curenților. După unii, delfinii ar putea fi niște ghizi excelenți prin jungla submarină; alții speră să depisteze, cu ajutorul lor, bogățiile legendare ascunse-n corăbiile scufundate; pescuitorii de perle ar fi fericiți să-și asigure colaborarea acestor scufundători perfecți, iar serviciile hidrografice ar scăpa în bună măsură de grija călăuzirii navelor prin strâmtorile periculoase, printre recife sau în canale puțin adânci. Este celebru de altfel cazul semnalat pe la începutul acestui secol, undeva în Oceania, când un delfin a făcut ani de-a rândul oficiul de „pilot" pentru navele care traversau o zonă de recife submarine.

Deocamdată, simpaticele viețuitoare își au pâinea asigurată la circ și-n grădinile zoologice, unde spre amuzamentul spectatorilor execută cu o adevărată virtuozitate tot felul de acrobații. Și dacă totuși sunt animale raționale? Te înfioară gândul că niște animale înzestrate cu conștiință sunt silite să se dea tumba într-un bazin sau pot cădea victimă unor vânători sângeroase…

Dar mă-ntorc și zic: s-au văzut asemenea lucruri și între oameni, istoria oferă destule exemple. Deci nu-i momentul să roșim când vedem pe ecran un delfin ținând o minge mare pe nasul lui comic…

## 5

Căldura verii mediteraneene devine tot mai greu de suportat. Pe puntea-centru s-au instalat dușuri, cu apă sărată, se-nțelege, fiindcă pe mare nu-ți poți permite să risipești apa dulce. La interval de câteva ore ne virăm sub ploaia călduță — cred că temperatura ei trece de 25 de grade — și când ne uscăm, pielea are un aspect solzos, așa că în această platoșă de mici cristale simțim și mai tare căldura. Cineva a sugerat să facem o veritabilă baie în mare, dar drept răspuns comandantul a amintit ceva despre rechini. Deocamdată nu se văd asemenea vietăți prin preajmă și temerea comandantului ni se pare nejustificată.

Insistențele buletinelor meteorologice, care în câteva rânduri ne-au prezis furtună, se lovesc de argumentele colegului meu de cabină, fotoreporterul, un pasionat geograf amator:

— În anotimpul ăsta n-au ce să caute furtunile, mă asigură el. Pe-aici nu plouă niciodată vara. Uită-te la cer…

Cerul acesta, de un albastru etern, care seara, în loc să se posomorască, să devină opac și negru și pustiu, își schimbă doar culoarea, trecând spre trandafiriu, violet și apoi într-un albastru ultramarin, cu stele mari și neobișnuit de clare la vedere ! Stăm pe punte până târziu, în preajma unui glob de vreun metru în diametru, care reprezintă sfera cerească, și bucuria noastră este să recunoaștem acolo, sus, constelațiile cu nume de legendă: Lebăda, Casiopeea, Andromeda… Izolarea mării te predispune adesea la vis și la o ciudată stare de neliniște; ai sentimentul că te afli față-n față

cu stelele, singur cu ele, te înfioară gândul că între tine și depărtatele corpuri cerești nu este alt obstacol decât o fragilă pătură de aer, transparentă și deci invizibilă, că ești singur și lipsit de apărare în fața vidului cosmic — și uriașele depărtări ce te despart totuși de luminițele acelea pe care le întâlnește privirea acolo, în infinituri, te fac în cele din urmă să te cutremuri.

*La steaua care-a răsărit*
*E-o cale-atât de lungă.*
*Că mii de ani i-au trebuit*
*Luminii să ne-ajungă.*

Oare cine spunea că Eminescu n-a văzut niciodată marea?

## 6

Altă zi. Urletele sirenei de ceață ne întrerup brutal ultimele minute de somn. Ieșim pe punte. Nici cea mai mică adiere, poate doar curentul slab stârnit de înaintarea navei, care și-a redus viteza. Navigăm în ape pustii, departe de drumurile obișnuite ale navelor comerciale, totuși trebuie să fim prudenți. La interval de câteva zeci de secunde izbucnește semnalul. E atât de puternic, încât în prima clipă, auzindu-l, te crispezi ca sub o lovitură. Abia te deprinzi cu vibrația profundă, dureroasă aproape, și tace. Liniștea pare atunci mai adâncă, ai impresia că-ți poți auzi bătăile propriei inimi. Pe urmă iarăși, fără veste, urletul acela…

Noi, oamenii, suntem puternici. Am construit corăbii cu care-am făcut ocolul lumii. Am modelat trei sute de mii de tone de fier, le-am dat chipul unui petrolier și le-am făcut să plutească, sfidând într-un fel legile naturii. Am făcut alt fier să zboare la un metru deasupra mării, susținut de un simplu strat de aer. Dar marea nu se dă bătută. Ceata e una dintre armele ei perfide. O armă aparent mai slabă decât furtuna, decât valul, decât uraganele pustiitoare cu nume de femeie. Și totuși o armă primejdioasă. Care face destule victime. De atâtea ori ziarele ne-au adus vestea unor ciocniri catastrofale dintre două nave, pe ceață. Ca și cum Oceanul n-ar fi destul de larg, un

vas n-are alt loc de trecere decât prin trupul altuia, și-l taie cu ascuțișul provei chiar la jumătate. Este o glumă sinistră a hazardului, un accident stupid care la prima vedere pare imposibil. Și totuși se petrece. Așa că ofițerul de cart, știind? prețul unei imprudențe, ia măsuri îndată ce vede valul cenușiu, lucios mai întâi, ascunzând orizontul. Reduce viteza și dă semnale cu sirena. Și pândește, cu simțurile încordate, dacă mugetului uriaș lansat în ceață nu-i răspunde alt muget, sirena altei nave, semnul primejdiei.

Stăm pe punte cu nervii întinși, molipsiți și noi de încordarea oamenilor de la comandă. De aici, de pe dunetă, prova nu se mai vede. Te uiți în sus — catargele par de la jumătate încolo pulverizate, contopite cu laptele acela imponderabil prin care ne facem drum. Tăcerile dintre sunetele sirenei devin dureroase. O atmosferă de așteptare neliniștită domnește pretutindeni. Simți nevoia să vorbești numai în șoaptă, în această catedrală sferică, cu pereți și boltă de abur…

…Când se ridică ceața, descoperim în jurul nostru cea: mai liniștită mare văzută vreodată; pare o foaie de sticlă albastră, de ulei sau de gelatină. Oprim motorul și rămânem în derivă pe această apă liniștită; mai avem trei zile până. La data vizitei la Toulon și drumul care-a rămas poate fi parcurs în mai puțin de jumătatea acestui timp. Echipajul face curățenia navei și noi, cei care n-avem „rol de curățenie”, ne învârtim de colo-colo pe punte.

Cineva se amuză aruncând peste bord capacele sticlelor de apă minerală. Micile discuri de metal se depărtează: încet în jos, capătă o ușoară tentă albastră, apoi parcă rămân nemișcate, deși coboară mereu. Atât de transparentă-i apa, încât la zeci de metri în adânc, unde în marea noastră le-am fi pierdut din vedere, bucățelele acelea de metal continuă să licărească azuriu. Când ne-am uitat pe hartă, ne-am dat seama că plutim pe o pătură de apă groasă de vreo mie cinci sute de metri și încântarea a făcut iarăși loc fiorilor: suntem aici, între cerul fără margini și apa tot așa de nemărginită pentru puterile noastre simple, omenești; într-un fel, cosmonautica și oceanonautica sunt surori bune; și întruna, și-n cealaltă omul se simte la fel de străin, și în Cosmos ca și în Ocean, el pătrunde cu tot atâta dificultate. Verticala este dimensiunea cea mai greu accesibilă oamenilor. Citeam de curând despre un poștaș care în cursul

carierei lui a parcurs, cu pasul, egalul distanței de la Pământ la Lună, dar nu mi-l pot închipui străbătând kilometrul și jumătate care desparte oglinda aceasta lină și albastră de coaja bătrânei noastre planete…

Un rechin s-a arătat la câteva zeci de metri în babord și devine centrul atenției generale. E leneș, se mișcă imperceptibil în apă, ignorându-ne parcă, dar bucătarul aruncă departe, la prova, un codru de pâine și tâlharul țâșnește înainte, ca o torpilă, să-l înhațe. „Azi era o zi bună pentru baie-n mare” spune comandantul amintindu-și cererea noastră de mai ieri și privind cu tâlc spre dihania neagră care plutește iarăși, pașnic, între două ape, așteptând probabil o nouă pradă…

# 7

Vânt puternic dar constant, tocmai bun pentru vele. Răsună în difuzoare ordinele pe care de-acuma le știm pe de rost. Elevii urcă voioși în arboradă, desăvârșesc manevra și pe măsură ce velele se întind, „Mircea” se înclină tot mai mult. Cu toate velele întinse, am atins iarăși optsprezece kilometri pe oră… Încotro? Pe hartă se înscrie un zigzag savant, al cărui sfârșit ne readuce în preajma Sardiniei, ceva mai la nord de locul unde ne-am oprit cu o zi înainte. Era păcat să pierdem un asemenea vânt!

În timpul marșului cu vele, echipajul continuă pregătirea navei pentru escală. Parâmele sunt luate la mână și aranjate metru cu metru; cele metalice sunt curățate cu peria de sârmă și unse; balustradele și parapetele din jurul punții sunt vopsite, barele de alamă sunt furbișate cu o pastă specială care le face strălucitoare ca aurul; totul sub supravegherea secundului și a șefului de echipaj, doi oameni la fel de puțin dispuși să facă concesii în privința întreținerii navei. Ei controlează munca tuturor, dau ordine, fac observații mai mult sau mai puțin tăioase, rezolvă reclamațiile: cei de pe dunetă au stropit cu furtunul, din greșeală, geamurile comenzii; cineva a luat pe tălpi vopseaua proaspătă, verde închis, de la piciorul bompresului și a împrăștiat-o în mod cu totul neartistic pe puntea de lemn alb-gălbuie, de curând frecată cu nisip umed, apoi limpezită și ștearsă…

și alte asemenea necazuri care scot, toată lumea din monotonie, dezlănțuie patimi de-o clipă și alungă plictiseala.

Mă simt de prisos în mijlocul acestei zarve rodnice. Încerc să mă feresc din drumul celor care aleargă de colo-colo preocupați; curând pantalonul meu capătă frumoase dungi albe, galbene sau verzi închis, după culoarea obiectelor de care m-am apropiat. Dau fuga la mecanici după ceva benzină și ei îmi oferă pe dată cele trebuincioase pentru scoaterea petelor, informându-mă cu un zâmbet că nu sunt eu primul care le solicită…

La frizerie, la prova, e coadă.

## 8

Într-o seară sunt invitat în cabină la ajutorul șefului-mecanic. Bat la ușa cabinei, intru. Doi inși stau pe cușetă, încovoiați ca să nu se lovească de marginea de sus. Al treilea, gazda, stă pe un scăunel pliant pe care mi-l oferă. Îl refuz și mă înghesui lângă ceilalți doi, pe marginea cușetei. Pe masă sunt trei păhărele; ajutorul șefului-mecanic mai aduce, din lipsă de altceva, o ceașcă din plastic, apoi scoate dintr-un ungher tainic o sticlă de jumătate. Coniac. O desfundă și râde și toarnă în pahare și vorbește zgomotos ca totdeauna:

— Am păstrat sticla asta special pentru azi. Mi-a dat-o nevastă-mea, s-o deschid de ziua ei. Azi e ziua ei. O cheamă Maria.

— Și pe soția mea tot Maria o cheamă, zic aproape fără voie.

— Atunci pentru Mariile noastre ! închină unul dintre musafiri.

Gustăm din băutură. Și ne dau, la toți patru, lacrimile. Poate e băutura prea tare…

### VI Sub cerul curat al Provenței

## 1

Am salutat pământul după legea marinărească, cu douăzeci și una de lovituri de tun. Ne-a răspuns, să nu ecou întârziat de depărtare, bateria Fortului Ballaguier, dintr-o cetățuie cu înfățișare străveche,

care străjuiește intrarea în pontul Toulon. Cu fiecare salvă ne apropiem tot mai mult, nava lunecă abia simțit pe apa calmă ca uleiul, sub cerul senin care ne amintește aria lui Verdi:

*„Ce destin te-a depărtat*
*De-al Provenței cer curat?…”*

Am poposit pe țărmul provensal într-o dimineață aurie, cu marea neînchipuit de albastră, și numai văzând cu ochii acest albastru am înțeles pe deplin numele litoralului vestit în întreaga lume: Coasta de Azur.

Despre Toulon știam câte ceva de la școală. Aici a luptat Napoleon pe când era încă un obscur căpitan de artilerie; mai recent, în 1942, flota franceză din Mediterană a fost tot aici sabordată ca să nu cadă în mâinile hitleriștilor. Mai știam că portul a avut o istorie zbuciumată prin secole, dar că așezarea lui prielnică i-a favorizat dezvoltarea. Astăzi, el numără peste 170.000 de locuitori, este unul din principalele centre industriale ale sudului francez și, ca nod de comunicații feroviare, rutiere, aeriene și navale, face legătura cu renumitele stațiuni balneare Hyres, Saint-Tropez, Cannes, Nisa, Monte-Carlo…

La toate acestea ne gândeam pe când „Mircea” defila încet prin fața crucișătoarelor și a fregatelor acostate la cheiurile înalte. Între navele aflate în port recunoaștem fregata „Le Béarnais”, cane-a vizitat Constanța în 1966, și întâlnirea cu o navă pe care am mai văzut-o cândva, fapt destul de rar pe mare, ne-a dat emoția regăsirii unei cunoștințe vechi…

Pe Cheiul de onoare, unde navei noastre i se rezervase loc de acostare, ne aștepta o fanfară militară. Ne-a impresionat plăcut pitorescul uniformei de paradă a marinarilor francezi: beretele cu pompon roșu, simbol al cocoșului galic, centurile late albe și costumele albastre — alcătuind laolaltă tricolorul francez.

Presa ne-a făcut o primire deosebit de amabilă. În dimineața sosirii, de pildă, cetățeanul din Toulon care abia zărea catargele lui „Mircea” profilate pe cerul albastru, putea citi în ziarul „Republique — Le Provençal”: „Rugăm pe comandanții Ștefan Ilie și Alexandru Hârjan să binevoiască a primi — de asemenea și simpaticul lor echipaj — cele mai bune urări de bun venit”. Acest „simpaticul lor echipaj” mi-a rămas în minte; era încă o probă din ceea ce

cunoaștem despre politețea franceză… În cuvinte la fel de amabile se exprimă ziarul și în celelalte articole consacrate vizitei noastre. „Mircea în portul Toulon. Întreg farmecul marinei cu vele”, se intitula o mare fotografie publicată pe prima pagină din numărul următor al ziarului, care relata prima zi a vizitei noastre. „Această primă zi — scria „Republique” — a trecut sub cele mai fericite auspicii. Aceasta pentru că există puternice afinități între români și francezi, două popoare latine… În acest spirit populația touloneză a primit cu o mare simpatie și cu o reală prietenie minunatul velier-școală „Mircea”.

Am citat pasajele de mai sus, ca să subliniez de la bun început atmosfera în care s-a desfășurat vizita noastră pe țărmul francez. Pe străzile orașului, în timpul vizitării navei de către locuitorii din Toulon, la întâlnirile cu marinarii francezi — oriunde și mereu am fost înconjurați de interesul și simpatia gazdelor. În după-amiaza primei zile, de pildă, la schela lui „Mircea” un șir impunător de vizitatori își aștepta rândul să urce la bord. Ne-am transformat pe loc în ghizi și am răspuns la zeci de întrebări privind nava, călătoria, țara de unde venim. Am discutat cu trei tineri, mari amatori ai sporturilor nautice. Întrebările lor, vădind competență în materie, se refereau la calitățile manevriere ale navei, la suprafața velelor, la viteza obținută de „Mircea” cu toate pânzele sus. Câteva sute de metri mai departe se afla cheiul destinat ambarcațiunilor de agrement: un păienjeniș de catarge de diferite înălțimi împungeau cerul albastru; aici navigația cu vele este un fel de spont tradițional, ceea e explică interesul, în special al tineretului, pentru marele *„trois-mâts”* sosit în portul lor. Dar și vârstnicii păreau la fel de interesați de vele; un bătrânel mi-a epuizat cunoștințele despre marinărie, iscodindu-mă în fel și chip, ca în cele din urmă să conchidă, gesticulând cu pipa lui veche: „Da, adevărata marinărie aici se face, pe o navă cu vele”. Apoi, am răspuns cu mândrie la întrebările vizitatoarelor dacă în timpul marșului sunt oameni care se urcă „tocmai acolo, sus”: da, avem pe „Mircea” mulți elevi care sunt adevărați ași într-un atare sport…

Interesul și simpatia tulonezilor pentru nava noastră poate fi exprimat, lapidar, prin faptul că în cele două zile, câte două ore în fiecare zi, cât a fost permis accesul la bord, ne-au vizitat nava peste o mie de oameni.

# 2

Așteptam cu nerăbdare firească să vizităm orașul. Toulonul începe din imediata apropiere a portului; pe cheu se înalță clădiri lungi, cu mai multe etaje, al căror parter este ocupat aproape fără excepție de magazine mici, cu vitrine înguste, cu standuri de sticlă înșirate afară, pe trotuar, sub tenzi viu colorate. După două-trei magazine, un mic bar-cafenea, cu mesele înșirate tot așa, pe trotuar, și unde se vând, în afară de băuturi răcoritoare, lame de ras, gumă de mestecat, ilustrate în culori, bomboane…

Fiindcă sunt foarte multe pe un spațiu redus, micile cafe-baruri nu par prea aglomerate; consumatorii stau liniștiți în fotoliile de nuiele, sub umbrelele mari, și se uită la jocul sutelor de catarge ale ambarcațiunilor acostate chiar vizavi de ei, dincolo de cheul lat. Se aude în răstimpuri reclama zgomotoasă a câte unui proprietar de vaporaș cu chipiu de yachtman care făgăduiește eventualilor clienți o excursie de neuitat printre navele Marinei Naționale ancorate în radă, sau către insulele Hyres, sau către îl e du Levant, insula Naturiștilor, unde tinerele fete practică cu fervoare, în numele igienei și al sportului, nudismul…

Strada următoare, paralelă cu cheul, este una dintre arterele principale, pe care se scurg ziua și noaptea șiruri lungi de mașini; camioane grele având pe laturi reclame țipătoare, autobuze, autoturisme de cele mai variate tipuri și proveniențe, multe dintre ele purtând numere din alte țări — aleargă într-un șuvoi continuu, se depășesc, se strecoară prin intersecții, se opresc mormăind nerăbdătoare la stopuri… Să nu uităm că suntem pe Coasta de Azur, în plin sezon estival.

Am primit bucuroși invitația gazdelor la o excursie pe litoral.

— Autocarul nostru aleargă pe o șosea frumoasă, mărginită de leandri în floare — plante care în clima de aici s-au putut desprinde de clasica închisoare de lemn și cresc pe marginea drumului la dimensiunile unor adevărați copaci — și florile lor roz alternează plăcut cu verdele crud al palmierilor. Curând șoseaua începe să șerpuiască pe coline înalte, împădurite, având în dreapta povârnișuri lungi; undeva, la picioarele acestora strălucesc deodată ochiuri de apă albastră — sunt golfuri adânci, cărora cerul mereu senin al

Provenței le-a împrumutat culoarea, iar apele grele ale Mediteranei transparența de cristal. La adăpostul malurilor înalte, sporturile nautice se practică în toată splendoarea lor; golfurile sunt brăzdate de spuma albă a șalupelor care remorchează schiori acvatici, iar din loc în loc pânzele bine întinse pe catarge punctează alb covorul albastru. Această îmbinare de albastru și alb, căreia i se opun, pe coaste, roșul și albul acoperișurilor răsărind din verdele crud al pădurilor, oferă ochiului o adevărată desfătare cromatică. Munte și mare, iată o asociere fericită care a adus în bună măsură faima coastei provensale. Pe alocuri șoseaua coboară până la mare, în imediata apropiere a plajei însorite și înguste, apoi iarăși se avântă spre înălțimile verzi…

Pe aici a trecut, acum un veac, călătorul poet Alecsandri care numește Nisa „acel caravanserai feeric, ridicat pe malul Mediteranei pentru pătimașii bogați ce vin să cumpere pe timp de iarnă razele binefăcătoare ale soarelui”. El însuși, de altfel, prefera iernilor aspre de la Mircești soarele dulce al Mediteranei.

Autobuzul aleargă mai departe, trecem prin Hyres și Le Lavandou, săgețile de pe tăblițele indicatoare arată drumul spre Nisa și Cannes, citadele ale cinematografiei mondiale. Aici, filme românești și-au căpătat confirmarea mondială a valorii lor; aici, artiști de-ai noștri au adus, la diferite festivaluri, mesajul artei românești.

Impresiile, adunate din goana autocarului, se suprapun, se împletesc, se contopesc într-o imagine unică, amintind vibrația celebrei arii despre cerul curat al Provenței. La Saint-Tropez, stațiunea pe care am cunoscut-o acum câțiva ani pe ecran, facem un popas mai lung. Ne plimbăm pe cheiul-bulevard, mărginit în dreapta de clădiri iar în stânga de suprastructurile albe, zvelte, ușor legănate, ale yachturilor; strada nu are trotuar, e un imens placat de asfalt pe care foșnesc prelung cauciucurile moi ale automobilelor sport și lipăie picioarele desculțe ale „beatnicilor”. O mare cafenea cu cozorocul uriaș și multicolor al tendei întins îndrăzneț până la jumătatea străzii domină peisajul; instalați confortabil la mese, consumatorii privesc către un „beatnic” înalt, cu plete și barbă blondă, care s-a oprit în fața lor cu chitara. L-am găsit cântând și l-am lăsat acolo tot cântând, în plin soare, disprețuind protecția răcoroasă a tendei vărgate; cânta melodie după melodie, avea o

voce plăcută și puternică, se acompania cu dibăcie la chitară, cântecele lui vorbeau despre cowboys și fete frumoase. În acest răstimp însoțitoarea lui, o fată coborâtă parcă ea însăși din cântec, frumoasă și cu plete blonde, umbla cu cheta printre mese…

Revăzând notele de drum astăzi, după doi ani de la această scenă, mi-am pus întrebarea dacă n-o să pară demodată însemnarea mea despre „beatnici”. Voga lor a trecut, le-au luat locul alți colindători ai șoselelor — „hippies”. I-am văzut și pe aceștia, în călătoria următoare, și îndrăznesc să spun că există o deosebire de nuanță între cele două moduri de a pierde vremea. „Beatnicii” erau, cred, mai romantici, sugerau mai multă poezie (și mai multă igienă), iar chitara le aducea un anumit farmec care lipsește urmașilor lor întru vagabondaj prin lume.

…Iarăși goana autobuzului pe serpentine pitorești, printre palmieri și portocali — și iată-ne într-o așezare tipic montană, Ramatuelle, construită în întregime din piatră, pe o înălțime stâncoasă. Străzi înguste și abrupte, ziduri de fortăreață, măgari trăgând anevoie mici șarete rudimentare — totul are un pitoresc aparte. Însoțitorii noștri ne spun că la Ramatuelle este înmormântat celebrul actor de cinema Gerard Phillippe. Privim cu respect străduțele întortocheate și pereții alb-cenușii ai caselor străvechi…

## 3

Cele trei zile ale escalei au trecut ca-n vis, pline de întâmplări, de noutăți, de impresii. Multe dintre ele s-au învălmășit într-atâta, încât nu le mai pot ține șirul.

Îmi amintesc piața din Toulon, pe care-o vizitam cu un grup de marinari. O piață ca toate piețele, cu precupețe dolofane și gureșe care-și strigau marfa în fața tarabelor cu produse. Câțiva dintre cei ce târguiau, dându-și seama că suntem străini, ne-au întrebat de unde venim. Răspunsul le-a făcut mare plăcere; ne-au bătut pe umeri, ne-au strâns mâinile. A fost o manifestare de simpatie simplă și spontană, dar cu atât mai cuceritoare. „Vive la Roumanie!” spuneau. „Roumanie — amie!”

Într-un magazin de mobile am dat explicații despre stilul mobilierului care se fabrică în țara noastră, fiindcă negustorul ne ceruse amănunte. L-am lămurit cum ne-am priceput și el s-a arătat foarte interesat de ce-i spuneam. Citesc mereu în presă că exportăm garnituri de mobilă în Occident. Oare vor fi ajuns dintre ele și la negustorul acela din Toulon?

Am făcut o vizită la cooperativa viticolă Ramatuelle, pe a cărei firmă scria „Vins des Cres de Provence” — nume impunător prin simplul lui enunț. Un bătrân, veteran de război, târând cam cu greutate n picior, ne-a dat lămuriri despre procesul de preparare a acestei băuturi atât de populare în Franța. Am coborât în hale răcoroase și vaste, la trei nivele sub pământ, unde o fată deosebit de frumoasă supraveghea mașina de capsulat sticle. Am degustat produsul cooperativei — un vin sec, alb, limpede ca lacrima…

## 4

Și-n seara a treia, după un grăbit rămas-bun de la navele ancorate în port, după un schimb de mesaje luminoase prin care comandantul nostru mulțumea pentru primirea amabilă iar Prefectul Maritim al Toulonului ne ura călătorie plăcută, am ieșit iarăși în larg. Milioanele de lumini ale orașului se confundau tot mai mult, se adunau într-o singură pată ca o ceață albă, deveneau un orizont de fosfor ce scădea imperceptibil în strălucire… Cel din urmă s-a văzut un far, așezat pe o înălțime.

Apoi am rămas noi și marea, noi și marea și noaptea caldă care ne-a învăluit în tăcerile ei, sub stele, sub cerul curat al Provenței.

# VII Corăbii care trec…

## 1

O noapte liniștită. Orașul doarme. Un șuier depărtat de locomotivă, câțiva pași răzleți, O frântură de muzică țâșnită printr-o fereastră deschisă, un râs de femeie…

Sunt lucruri de toate zilele, fac parte din mediul în care ne mișcăm în mod obișnuit și de aceea le trecem cu vederea. O, dar ce preț ar avea aceste zgomote simple acolo, în larg! Acolo, unde tăcerea n-o sfâșie decât șuieratul vântului, unde duduitul motoarelor pare încremenit o dată pentru totdeauna în timpane, devenit el însuși, prin obișnuință, tăcere! Uneori, în miez de noapte, ne trezește din somn o schimbare în regimul de lucru al motorului principal; tonalitatea sigură ou care eram deprinși de zile și nopți se tulbură deodată, sunetul scade în înălțime și partea din conștiință care stă de veghe în timpul somnului cel mai profund ne dă de veste că se întâmplă ceva. Somnul dispare deodată, scuturat de speranța că sus se petrece un fapt, indiferent ce anume; alerg pe coridorul pustiu, viu luminat, și urc pe dunetă. Acolo, în capitala micii noastre lumi plutitoare, voi căpăta răspunsul.

— Vino la vechiul drum! ordonă comandantul din întuneric.

— Am înțeles, vin la vechiul drum! răspunde, ca un ecou, glasul tânăr al elevului de la timonă.

Disting o siluetă aplecată asupra alidadei din babord. Mă apropii, mânat de curiozitate, și mă opresc la doi pași. Tușesc ușor ca să-i atrag atenția. Se întoarce pentru o după, să vadă cine-i; deprins cu întunericul, comandantul m-a identificat într-o clipă, apoi s-a aplecat iarăși și-și lipește sprânceana de garnitura de cauciuc a aparatului. Vorbește ide acolo, aproape îmbrățișând turnulețul de oțel care susține girocompasul:

— O navă mare. A apărut chiar în prova noastră. Ne-am apropiat, apoi ne-am abătut puțin la dreapta și-am micșorat viteza. Văd că și ea a schimbat puțin direcția. Vreți s-o vedeți?

Se depărtează de alidadă și mă lipesc bucuros la rându-mi de aprnat, deși știu că n-o să văd altceva decât niște luminițe — una albă sus, una verde și una roșie în borduri, acest triunghi de foc al navigației de noapte.

— Semnalizatorul să fie pregătit!

— Sunt aici, tovarășe comandant, răspunde repede un glas din întuneric.

Farmecul întâlnirilor în larg ! Nopțile, mai ales nopțile pe mare sunt înfricoșătoare prin pustietatea lor. Nava înaintează printr-un abis negru, străjuit de licărul stelelor. Sub ele, nici cea mai slabă luminiță,

oriunde-ai privi. Mă aplec peste balustradă. Doar acolo, în imediata apropiere bordului, se vede albind slab apa răscolită de trecerea navei. O pată albă, fremătătoare și abia vizibilă. Și deodată, în acest imperiu al singurătății dătătoare de gânduri triste, strigătul marinarului de veghe-n prova:

— Comanda! Prova babord, lumini la orizont!

Nu, nu ești singur aici, în oceanul de beznă și nemișcare. Nu ești singur sub stele, n-ai rămas tu ultima fluturare de viață în acest univers gol.

Comandanții celor două nave nu se cunosc. Dacă s-ar întâlni pe stradă, într-un oraș, ar trece unul pe lângă altul indiferenți, s-ar confunda cu mulțimea veselă și nepăsătoare. Dar aici, pe mare, acționează alt cod al relațiilor umane. Un cod în numele căruia cei doi comandanți își întind mâinile peste văgăuna de beznă care-i desparte. Ei schimbă ruta navei lor, fac un ocol de câteva mile numai ca să fie mai aproape de cele trei luminițe apărute-n zare, semnul prezenței oamenilor. Însă și codul acesta acționează până la un punct. Dincolo de el — și punctul acesta îl știe bine omul care dă porunci timonierului și mașiniștilor și semnalizatorului — oamenii mării trăiesc după altă lege. O lege care poruncește: două nave ce se întâlnesc în larg sunt datoare să-și schimbe drumul fiecare spre dreapta sa, astfel ca să arate lumina roșie și să vadă, la rându-i, lumina roșie a celeilalte nave. Oamenii se apropie, vin unul spre altul bucuroși de întâlnire, și se depărtează deodată, de parcă ceea ce-i atrăgea s-a transformat într-o forță de respingere. Legea aceasta, aparent mai aspră, e făcută tot de oameni și în folosul oamenilor. Ea se cheamă, prozaic, Regulamentul pentru prevenirea abordajelor.

…Lumina roșie se apropie tot mai mult. Stăm în preajma semnalizatorului, tremurând de nerăbdare să înceapă dialogul acesta tăcut, în care glasul e înlocuit cu clipirea intermitentă a proiectorului de semnalizare. Iată, deasupra punctului roșu de colo a strălucit deodată ceva. Clipește luminos, cu perioade de întuneric bine marcate: chemarea la semnale. Îi răspunde semnalizatorul nostru și jaluzelele lămpii zăngăne mărunt. Descifrăm cu glas tare, literă ou literă, întrebarea venită de la oamenii aceia necunoscuți: w…h…a…t…s…h…i…p… „Ce navă este?” Răspundem în gând, odată cu semnalizatorul: „Romanian Training Ship Mircea”.

Răspunsul acesta ține locul tricolorului și numele este o carte de vizită cu chenar de aur: nici țara de unde venim, nici nava nu-s necunoscute în lumea marinărească!

Oamenii aceia ne spun numele lor și țara lor de baștină, o țară depărtată, un loc pe care-l intuim doar abstract, pe harta întipărită-n minte: Panamá, de pildă. Sau Norvegia. Sau Japonia. Ne urează călătorie plăcută și le întoarcem urarea. Între timp, lumina roșie s-a depărtat binișor în pupa, iar când convorbirea s-a terminat, comandantul se întoarce spre telegraful mașinilor și dă poruncă răsucind maneta: „Toată viteza!” Motorul principal își reia tonul cu care eram deprinși; mai stăm câteva minute pe punte să comentăm întâmplarea — lipsită de importantă, dar ridicată la rangul de eveniment într-un moment ca acela și într-o călătorie fără evenimente ca a noastră — și curând descoperim că tremurăm de frig. Alergăm în cabină, unde becul albastru de noapte arde dulce, liniștitor. Adormim aproape imediat, gândind: de-ar fi fost o navă de-a noastră… Ne gândim apoi la ceilalți, care-au sperat, ca și noi, să găsească în vaporul întâlnit un compatriot.

## 2

E greu de uitat sărbătoarea aceea scurtă și intensă, întâlnirea compatrioților pe mare. Mai întâi îți dai seama că silueta care se apropie are o linie familiară, linia constructivă a vapoarelor noastre; pe urmă, prin binoclul puternic se disting culorile pavilionului și vestea aduce întreg echipajul pe punte. Radiotelegrafistul intră în legătură cu nava, îi află numele și fără s-o fi văzut măcar își dă binețe cu radiotelegrafistul ei. Aflând numele navei, șeful mecanic dă fuga la stație și roagă pe cei de dincolo să-l cheme la aparat pe prietenul lui de la mașini. Se înfiripă un dialog emoționant și puțin ridicol, fiindcă după fiecare frază trebuie să-l faci atent pe celălalt că ai terminat și e rândul lui să vorbească:

— Ce faci, dragă Mitică? Recepție… Ai mai primit vești de-acasă? Recepție… Aim auzit că ai un băiat. Să-ți trăiască, recepție…

În fața microfonului oamenii se fâstâcesc, nu știu ce să întrebe mai întâi, văd în ușa stației încă vreo cinci inși dornici să spună o

vorbuliță celor de dincolo, tot li se pare că ceea ce spun în clipa asta nu-i esențial, se întreabă unul pe altul nimicuri…

Eram în drum spre Italia când ne-am întâlnit cu un cargou românesc. Un prieten al meu de pe „Mircea” avea un frate ambarcat pe acel cargou. Le-am urmărit dialogul compus din mărunțișuri spuse cu sufletul la gură, din secrete de familie discutate cu glas tare; au vorbit despre o fată cu care fratele urma să se căsătorească, cel de aici îl sfătuia să se mai gândească, doar știe ce era să pățească rândul trecut — și cei care ascultau în ușa stației râdeau tăcut, cu gura până la urechi — apoi despre un amic care-și cumpărase mașină, despre starea timpului pe ocean… pe urmă i-au întrerupt câțiva marinari care l-au rugat pe prietenul meu să transmită salutări unuia și altuia de pe nava cealaltă… E ciudat cât de bine își cunosc drumurile acești oameni care nu se văd cu lunile sau chiar cu anii; tată și fiu, frați sau prieteni buni, soarta îi aduce în port pe unul la o zi după plecarea vaporului celuilalt; când unul e-n concediu pe țărm, celălalt navigă în mijlocul oceanului — și iată-i întâlnindu-se pentru o clipă prin radio, schimbând două vorbe, apoi — mai departe, înainte, fiecare cu destinația și destinul lui. Mâine pe vremea asta vor fi la o mie de kilometri depărtare unul de altul, totuși fiecare va trăi mai viu în sufletul celuilalt.

Căci marea, depărtându-i pe oameni, și-i apropie, și aici este unul dintre marile ei paradoxuri!

## 3

Marea este câmpul vast al unei depline apropieri între oameni aflați fizic foarte departe unul de altul.

Navigăm de-a lungul unor țărmuri pustii, pietroase, spre coastele Spaniei; se înserează și țărmul cu stâncile și primejdiile lui se cufundă în negură… Dar nu! Undeva, pe-o înălțime, apare sclipirea unui far: un om veghează acolo ca lampa aceea să nu se stingă niciodată, are grijă pentru noi și pentru toți cei care plutesc prin preajmă ca farul să ne arate drumul cel bun, să ne avertizeze despre primejdiile și vicleniile mării. Nu-l cunoaștem și nici el nu ne știe, dar

îl simțim atât de aproape în noaptea neagră, între noi s-a statornicit o comunicație secretă care se cheamă omenie.

## 4

Există o oră și un minut anume când toate stațiile de radio ale navelor își întrerup activitatea obișnuită, nu mai emit și nu mai recepționează, lasă la jumătate mesaje importante și trec pe o lungime de undă stabilită prin legi internaționale. Este lungimea de undă pe care se transmite semnalul tragic „S.O.S.”, strigătul de primejdie al mării, apelul lansat ide omul aflat în grea cumpănă către semenii săi: Save Our Souls! Salvați sufletele noastre! Urmează un șirag de cifre și de litere, coordonatele locului unde se întâmplă nenorocirea, apoi iarăși trei puncte-trei linii-trei puncte: S.O.S. Apelul acesta îl aud oamenii de la sute de mile depărtare, și îndată pun pe hartă coordonatele. Navele aflate mai aproape răspund celei sinistrate, icer amănunte, dau sfaturi și curaj necunoscuților în pericol și-i vestesc că se îndreaptă către ei cu maximum de viteză. Și câte vieți sortite pieirii n-au fost salvate prin intermediul acestui semnal: trei puncte-trei linii-trei puncte, S.O.S!

## 5

Primim și noi, cei din larg, scrisori. Dar cum? Și unde? Pe mare nu umblă poștași cu bicicletele… Dar oamenii au știut să supună marea și aici. Lași celor de acasă o adresă cam ciudată: Master Harbour, portul Cutare, nava Cutare, marinarul Cutare. Și când ajungi în portul acela, primul om care trece schela îți înmânează scrisoarea… Cum a ajuns ea, prin ce mijloace? Doar a fost adresată unui misterios „Master Harbour”, pe românește „Căpitanul Portului”. Master Harbour nu te cunoaște, nava ta ancorează pentru prima oară în portul lui. Și totuși, scrisoarea a ajuns la tine. Ai vrea să-i mulțumești. Imposibil. Master Harbour are probleme mult mai importante. Ai vrea să-i mulțumești aducătorului, dar el se apără: n-are niciun merit, a primit-o de la altcineva. Ai vrea să-i mulțumești cuiva, dar cui anume?

Master Harbour încetează să mai fie o persoană fizică, el e simbolul solidarității celor de pe mare.

Mulțumesc deci tuturor celor care s-au ostenit ca scrisoarea soției mele, cu veștile ei bune, cu vorbele ei de dragoste, cu mâzgăleala fără sens a fiului meu de cinci ani, cu dorurile, cu nimicurile, cu timbrul cumpărat de la debitul din colț, cu parfumul de acasă — să ajungă la mine.

Mulțumesc, Master Harbour!

## 6

Pustii și mișcătoare cărări, depărtări imense cu cețuri, cu stânci viclene, cu ghețari și sete și furtuni năprasnice! V-am învins noi, oamenii, v-am învins primejdiile și depărtările și tristețile, numai pentru că nu suntem singuri în larg, pentru că om se alătură omului, pentru că oamenii mării de pe întreaga planetă se socotesc frați și luptă să vă supună, să vă biruie.

Omul și marea sunt legați printr-o dușmănie plină de dragoste…

# VIII Coloanele lui Hercule

## 1

Aria geografică a întâmplărilor mitologice este mai largă decât credem de obicei. Ea cuprinde nu numai teritoriul Greciei, Caucazul sau imaginarele tărâmuri ale Arcadiei, ci se întinde până spre apus, pe țărmul oceanului. Ba întruna din legende se pretinde că Hercule a traversat oceanul, ajungând într-un ținut stăpânit de un monstru cu trei trupuri. Să nu ne mirăm deci aflând că strâmtoarea Gibraltar este opera aceluiași Hercule, care-a frânt porțiunea de stâncă dintre promontoriul african Abyla și muntele Calpe de pe țărmul Hispaniei, unind astfel Mediterana cu nemărginitul Ocean. Când vedem strâmtoarea, altceva ne miră: crearea acestui larg canal între munți

nu-i trecută printre cele douăsprezece principale „munci ale lui Hercule”. Mitologia a fost nedreaptă, fiindcă strâmtoarea întrece ca dificultate multe alte isprăvi ale eroului din seminție de zei…

Gibraltarul este o creație singulară a naturii. Stânca uriașă, de peste 400 metri înălțime, are partea cea mai abruptă îndreptată spre mare; din orice unghi ai privi-o, ai totdeauna impresia că această colosală piatră amenință strâmtoarea. E lesne de înțeles de ce englezii, luptând pentru supremația mării cu francezii și spaniolii, au făcut atâtea sacrificii ca s-o cucerească și s-o păstreze. Emblema orașului este o cheie, al cărei tâlc este ușor de deslușit: „Gibraltar, cheia Mării Mediterane”. Luptele pentru stăpânirea acestei chei ating un punct culminant la sfârșitul secolului al XVIII-lea, dar se pare că nu s-au terminat nici astăzi, ci s-au schimbat doar formele de luptă: note diplomatice în loc de ghiulele, iar drept protagoniști, ambasadori și nu amirali…

Cucerind Gibraltarul, englezii s-au stabilit aici pentru vreme îndelungată. Ei au lărgit galeriile care străbăteau stânca și au amenajat altele noi; am vizitat o asemenea galerie, prin ale cărei ferestruici deschise spre mare își scot țevile tunuri uriașe, contemporane cu asediul francez din 1782. Coridorul de piatră, prin care ar putea trece cu ușurință un automobil mare, este frumos netezit de asperități, iluminat electric și păstrat într-o stare de curățenie extremă; prin ambrazuri se vede întreaga panoramă a strâmtorii. O inscripție scurtă de pe o placă ne dă un amănunt care sugerează o întreagă nuvelă istorică. Generalul francez care conducea asediul a fost, după încheierea ostilităților, invitat să viziteze această fortificație. Îmi imaginez zâmbetul triumfător al comandantului britanic, care a făcut această invitație insolită cu un scop precis: să-i arate adversarului său cu cine are de-a face. Într-adevăr, inscripția consemnează reacția francezului care ar fi afirmat: o construcție ca aceasta e greu de imaginat chiar în romanele fantastice…

Astăzi, Gibraltarul și-a modernizat mijloacele de luptă: el are o pistă de aterizare pentru aviația cu reacție, în vârful stâncii străjuiesc antenele radiolocatoarelor, iar pe versantul dinspre strâmtoare se zăresc țevile lungi ale tunurilor de coastă, pe care le bănuim mult mai moderne decât cele din galeria istorică…

## 2

Dar cheia Mediteranei este importantă nu numai din pundt de vedere strategic, ci și ca obiectiv turistic, maritim și comercial. Așezat la o răspântie importantă a principalelor drumuri maritime ale lumii, orașul desfășoară o vie activitate economică, deși n-are resurse naturale proprii. Aici totul se importă — inclusiv apa, care este adusă de pe teritoriul spaniol prin conducte. Se cunosc cazuri când autoritățile spaniole, exercitând presiuni asupra Angliei pentru retrocedarea acestui teritoriu, au tăiat aprovizionarea cu apă a Gibraltarului. Pentru a acoperi cantitatea de apă necesară orașului, industriei și navelor în trecere, englezii au forțat puțin mâna naturii: versantul de est al stâncii a fost taluzat și betonat, pentru a capta apa de ploaie care este filtrată și depozitată în mari rezervoare. Șosele excelente, deși mult prea înclinate pentru gustul comun, urcă în serpentine strânse până-n vârful stâncii; din lipsa suprafețelor orizontale, majoritatea clădirilor au șapte-opt etaje, iar unele dintre ele stau cu o latură înfiptă în piatră, cealaltă sprijinindu-se pe stâlpi de beton. Portul resimte și el lipsa suprafețelor de pământ solid; diguri de sute de metri, pe piloni, înaintează până departe în mare, și pe aceste diguri sunt construite clădiri, magazii, depozite de carburanți; însăși pista de aterizare are o parte suspendată pe piloni deasupra apei și este întretăiată de o șosea. Când avioanele decolează sau aterizează, șoseaua se închide ou niște banale bariere… Este prima dată când vedem întretăierea unei șosele cu un… drum aerian!

## 3

Intrarea dinspre port este străjuită de un zid uriaș, cu o mare poartă practicată în mijloc; treci poarta și ai în față priveliștea unui oraș de munte. Blocurile se suprapun parcă, mereu mai înalte pe măsură ce se depărtează; străzile sunt toate în pantă și se termină undeva pe stâncă. Pentru deplasare ai de ales între puternicele taximetre „Mercedes”, „Ford” sau „Cadillac” și trăsuricile pitorești, trase de un cal, cu umbrare împodobite cu dantele.

Main Street, Strada Mare, concentrează viața comercială a orașului. Gibraltarul beneficiază de statutul „porto-franco” — scutirea de vamă a mărfurilor care se vând și se cumpără. E greu de închipuit varietatea obiectelor oferite aici spre cumpărare; magazinele expun de la brichete și aparate foto până la haine de blană, iar vânzătorii ți le recomandă pe rând, insistent dar cu o politețe discretă. Mai toți sunt oacheși — spanioli, indieni sau nord-africani — și vorbesc între ei o spaniolă grăbită, un dialect neinteligibil pentru omul nefamiliarizat cu el, dar îți răspund cu aceeași ușurință în engleză, franceză, germană sau italiană. Aici se vând obiecte provenind din cele mai diferite regiuni ale lumii: ace de cusut și cărți de joc din Hong-Kong, impermeabile îmblănite de fabricație italiană, radiouri japoneze, motociclete englezești în patru timpi. Clienții, marinari și turiști din toată lumea, află din afișe scrise în diferite limbi că *„aici se vând ieftin mărfuri sosite ieri”* și se grăbesc să intre în prăvăliile care au ai toate caracterul unor magazine universale, încât este greu să presupui dinainte cu ce cumpărături vei ieși pe ușă.

Ne-am supus și noi legii de fier a călătorului, care trebuie să-și aducă din fiedare loc pe unde a trecut un obiect cât de mărunt, o mărturie oarecare, un suport material pentru aducerile aminte la gura sobei. Intrăm în aceste magazine, ochii ne fug de la un stand la altul, de la un raft la altul, încercând să alegem ceva potrivit. Nu-i simplu, fiindcă și varietatea mărfurilor, și prețurile te pun mereu în încurcătură. Cu un zâmbet amabil, vânzătorul care te-a întâmpinat la ușă îți oferă o brichetă fină care costă cam cât un costum de haine, sau un balonzaid al cărui preț este echivalent cu douăsprezece pachete de țigări. Nu ne e la îndemână nici moneda — aici circulă lira sterlină, care se divide în douăzeci ide șilingi, iar un șiling are douăsprezece pence. Monedele divizionare, foarte numeroase, te încurcă și mai mult. Half-crown, jumătate de coroană, de pildă, înseamnă doi șilingi și șase pence. O întreagă matematică se ascunde deci în cea mai simplă încercare de a târgui ceva… Se pare că englezii înșiși s-au săturat de această matematică tradițională; din 1971 se preconizează să treacă la sistemul monetar zecimal.

Main Street se termină la poalele stâncii, în preajma stației telefericului. În capăt se află un mic cimitir, cu o inscripție care amintește de eroii bătăliei de la Trafalgar. Despre această bătălie aveam să auzim de multe ori vorbindu-se, de la Gibraltar încolo; englezii au un adevărat cult pentru eroii lor de pe mare și pentru Nelson, un fel de Napoleon al oceanului, care atunci, la Trafalgar, a fost ucis pe puntea corabiei lui. De altfel, se pare că cei doi celebri ostași ai începutului de veac nouăsprezece s-au aflat cândva, la începutul carierei lor, față-n față sau în orice caz pe același câmp de bătălie: în 1793 o flotă engleză capturează Toulonul, care este eliberat mai ales prin eforturile unui tânăr ofițer de artilerie. Napoleon Bonaparte, iar în anul următor, detașamentul de debarcare ce ataca Corsica are în fruntea lui pe căpitanul Horatio Nelson, care în aceste lupte își pierde ochiul drept. Oare în clipele acelea se gândeau cei doi tineri ofițeri că numele lor vor deveni nemuritoare?

## 4

Vizita unei nave de construcția lui „Mircea” este un adevărat eveniment, pe care populația Gibrailtarului l-a aflat cu repeziciune. O mărturiseau oamenii înșiși, care ne întrebau, în magazine sau chiar pe stradă, despre navă și despre țara de unde venim. Ca și la Toulon, ne simțeam aici un fel de ambasadori maritimi ai unei țări cu flota comercială în plină dezvoltare, care și-a câștigat prestigiu pe plan internațional.

## 5

La întoarcere, când am poposit iarăși în portul dintre Mediterana și Atlantic, marinarii englezi ne-au făcut o surpriză agreabilă: au oferit ofițerilor de pe „Mircea” două microbuze pentru vizitarea orașului și a stâncii. A început o cursă de neuitat, pe serpentinele mereu mai înclinate care zigzagau spre vârf. Cele două „Land Rover”-uri de construcție militară au pus la bătaie toată puterea de oare erau capabile; în urletul motoarelor și al angrenajelor solicitate la

maximum se materializa efortul omenesc de a stăpâni natura. În acest efort, omul a supus materia și acum scoate din ea tot ce se poate scoate… Poate pare cam bombastică această frază, dar când am gândit-o prima dată eram într-un automobil care urla pe șoseaua mult înclinată, acoperită cu plăci de beton și săpată realmente în carnea stâncii, într-un spațiu care nu permitea pante domoale și curbe line. Iată: trecerea de la o ramură la alta a serpentinei e atât de îngustă încât mașina nu poate face virajul dintr-odată. Șoferul ia mult la dreapta, ajunge cu bara la doi centimetri de peretele vertical și neprietenos, dă înapoi doi metri răsucind cu violență volanul în sens invers, iar când bara din spate atârnă deasupra prăpastiei, frânează dureros de scurt, accelerează și mașina se smucește înainte, urlând, ațintind cerul cu botul ei pătrat.

În schimb acolo, sus, ce priveliște magnifică! Orașul, portul cu digurile și navele lui, marea întreagă sunt la picioarele noastre. Dincolo de apa sclipitoare, printr-o ceață subțire se zărește un munte, replica africană a Gibraltarului. Dacă uiți de acești câțiva metri pătrați de șosea betonată, te afli între cer, mare și pământ, ești suspendat între două continente, la hotarul dintre Mediterana și ocean, între Spania și Maroc. E greu de închipuit alt colț al pământului care să-ți dea o mai palpabilă senzație de spațiu geografic cuprins simultan!

O după-amiază întreagă ne-am răsfățat cu această senzație a depărtărilor învinse. Am fost la peștera Saint-Michael, o minune a naturii în această mare creație naturală care este Gibraltarul; peștera, cunoscută de pe vremea romanilor, a fost pe rând loc de închinăciune, spital de campanie, iar acum este amenajată ca sală de concerte; cei care-au avut prilejul să asculte muzică la Saint-Michael spun că sunetul izvorăște aici parcă din stâncă, din pereți, din coloanele albe de calcar împietrit în forme grațioase, din pardoseala aspră și din tavanul vast. Peștera se află la cel mai de sus capăt al șoselei publice; mai departe sunt placarde care avertizează că drumul este în exclusivitate militar și, pe deasupra, cine încearcă să-l abordeze o face pe propria-i răspundere. Asta ne duce cu gândul la un parcurs și mai primejdios, și mai abrupt. Nu mai e mult până în vârful stâncii…

În portul Gibraltar, nu departe de „Mircea” erau acostate câteva yachturi, cele mai multe de culoare albă, cu velele înfășurate artistic în jurul catargelor și vergilor, gata parcă să ia drumul largului. În drum spre oraș treceam pe lângă ele și aruncam priviri curioase către acești „rivali „ai noștri în îndeletnicirea corabierească. Curând am încetat însă să-i mai socotim rivali pe domnii îmbrăcați sport și pe duduile cu corp de naiadă care făceau plajă pe punțile de lemn lăcuite ca vioara. Nu-i prea vedeam în postura de gabieri, trăgând înspăimântați de contrafungile velelor, sub vântul întărit brusc, căutând nerăbdători o stea printre nori ca să-și calculeze punctul sau reparând parâmele roase de îndelungate treceri prin scripeți. Nu, oamenii aceștia fac altfel de marinărie. Probabil folosesc yachturile, manevrate de marinarii plătiți pe care îi vedeam trebăluind la prova, drept vehicul lent pentru transportul spleen-ului de la nord spre sud; pe urmă navele frumoase înțepenesc lângă cheu, în timp ce fericiții proprietari se urcă plictisiți în „Mercedes”-ul care așteaptă lângă schelă; iar când le vine iar gând de plecare pe mare, sub puntea de lemn lăcuit ca vioara încep să trepideze puternice motoare supracomprimate, cu benzină — gazele de motorină nu-s prea plăcute pentru nările fine — motoare care-ar putea purta pe mare un cargou, și singura treabă a vântului va fi să balanseze nuielele cromate ale antenelor de radio, mai înalte decât catargele cu vele cochete și inutile. Acești oameni vor naviga pe lângă țărmuri și la cel mai mic semn de furtună se vor adăposti în port ca să urmărească de la fereastra unui bar jocul vântului ce pustiește străzile; ei nu vor cunoaște emoțiile unui cart de noapte când e ceață pe mare, nu vor ști ce-nseamnă să primești apă dulce cu porția și nu vor îngenunchea pe punte, pe nisipul împrăștiat pentru curățenia de dimineață… Doar dacă nu cumva printr-un joc ciudat al hazardului nu vor fi aruncați, asemenea lui Van Weyden, pe baleniera unui nou Lup Larsen, care să-i silească a-și câștiga dreptul la viață prin munca istovitoare de mus al corabiei… Dar ficțiunea lui Jack London rămâne ficțiune și căpitanii ca Lup Larsen s-or fi refugiat între copertele bătrânelor cărți ale mării; acești domni și aceste dudui cu mâini albe și fine le au, poate, în biblioteca din salonul yachtului lor, și le răsfoiesc în zilele frumoase și calme ale plutirii fără țintă, zâmbind și mirându-se de naivitatea și fantezia autorilor…

Yachturile din preajma lui „Mircea” nu-s însă deloc o fantezie; ocupanții lor contemplă curioși puntea noastră forfotind de grijile cotidiene. Bărcile lor de masă plastică, cu motoare de mare turație, se apropie de noi și tineri gentlemani în costume albe ne fac cu mâna; Dumnezeule, de ce le-o trebui motor ca să parcurgă cu barca cincizeci de metri de la un cheu la altul?

La plecarea din Gibraltar spre Anglia ni s-au oferit pentru manevră două remorchere. Comandantul nostru mulțumește pentru amabilitate și-și exprimă speranța că ne vom putea descurca și singuri. Englezii privesc cu îndoială de-a lungul bordului lui. Mircea”. Bazinul în care trebuie să întoarcem e doar de câteva ori mai larg decât lungimea navei. Începem manevra, și cele două remorchere oferite ca ajutor se învârt prin preajmă, gata să intervină. Corabia noastră se dovedește însă ageră și ascultătoare, iar măiestria căpitanului ei e încă 0 dată dovedită: ieșim din portul strâmt singuri, fără niciun ajutor, spre admirația marinarilor de pe remorchere și nu numai a lor…

Cum depășim digul, ridicăm velele. Elevii știu că de pe țărm, de la ferestrele blocurilor, mii de ochi urmăresc catargele lui „Mircea”. Le urmăresc și făpturile acelea angelice care fac plajă pe demnul de vioară al yachturilor, ba câteva ambarcațiuni au pornit-o după noi, se învârtesc în jurul nostru, uneori primejdios de aproape pentru ele suntem centrul atenției. De pe una dintre șalupele mai mari sclipește obiectivul unei camere de luat vederi. „Fiți atenți că sunteți filmați”, râde comandantul către cei din arboradă.

În ziua aceea, manevra velelor s-a făcut într-un timp record…

Suntem în larg, cu toate velele întinse. Marea a început să se agite, valuri puternice se joacă cu micile ambarcațiuni care ne însoțesc; unul câte unul, temerarii urmăritori fac cale-ntoarsă către port, după ce flutură mâinile în semn de rămas bun. Mai aruncăm o privire spre colosul ce domină strâmtoarea și ne gândim la oamenii de acolo care curând, instalați comod pe fotoliile cinematografului, vor urmări munca marinarilor din arborada lui „Mircea”. Atunci noi vom fi departe, pe ocean, pe oceanul care ne-a și trimis solia înspumată a valurilor.

## IX Întâlnire cu Oceanul

### 1

Tatăl meu, marinar pe Mediterana în tinerețe, apoi șofer pe șantiere, și-a păstrat totdeauna firea de călător, de om care nu poate sta locului. Și-a purtat familia cu el de-a lungul și de-a latul țării, de la Tulcea la Bistrița-Năsăud, de la Giurgiu la Brașov, la Săvinești și cine mai știe pe unde. Imaginea lui n-o pot cu niciun chip despărți de volanul camionului greu, pe care-l răsucea cu putere, înjurând de mama focului, pe drumurile pline de hopuri ale viitoarelor fabrici și orașe; îmi sună în urechi urletul motorului forțat la maximum, apoi râsul sănătos, de om care-a dus la bun sfârșit o treabă grea:

— Ia o piatră-n gură, băiete! Pe-aici n-ai mai fost niciodată…

Gluma asta străveche o repeta totdeauna cu aceeași bună dispoziție și mi-am amintit-o adeseori în cursul marșului cu „Mircea”. Mi-am amintit-o mai ales acum, când intram în Oceanul Atlantic, acolo unde nici el, cel mai umblat din stufoasa spiță de țărani din județul Brăila, nu călcase.

— Ia o piatră-n gură, băiete…

Deocamdată, în loc de piatră folosesc o pastilă contra răului de mare. E prima dată în cursul acestei călătorii când boala fără leac a mării mă încearcă mai serios. Mă mângâi cu gândul că nu-s eu prima victimă, și nici singura; îmi amintesc cele o sută de reguli pentru combaterea răului de mare, pe care orice om care-a navigat o săptămână ți le poate servi pe nerăsuflate. Prima dintre aceste reguli spune: „Să nu stai în încăperi închise!” Ies deci pe punte, și iată-mă față-n față cu Oceanul. E întâi august, acasă plaja e în toi, lumea caută răcoarea și umbra, iar noi… noi dârdâim de frig pe punte și ne uităm la valuri. Avem, într-adevăr, ce vedea: deși e vreme liniștită și senină, în calea lui „Mircea” se deschid adevărate prăpăstii în care prova se înfige vertiginos, apoi cresc fără veste dealuri verzi de apă, urmează explozii albe de spumă și aerul devine deodată sărat. Motorul principal simte și el șocurile pe care le primește nava; vuietul dui are variații de înălțime, uneori îl auzi cum trage-n greu și atunci propria ta ființă se încordează din toate fibrele, parcă dornică să-l

ajute, apoi deodată nava o ia la vale, prova se înfige adânc în apă, elicea iese pe jumătate din apă — se vede după clocotul alb care se iscă deodată la pupa — și-atunci vuietul urcă într-un glissando pe care niciun instrument electronic nu-l poate imita, și iarăși începe truda asupra valului crescut în cale… mereu, minute-n șir, ore întregi, zi și noapte…

Suntem în travers de Portugalia, al cărei pământ abia îl zărim în depărtare; mesagerii lui sunt însă mai aproape: mici vase ide pescuit se leagănă vitejește pe talazurile lungi. Apa are-o culoare urâtă pentru noi, care două săptămâni ne-am răsfățat în albastrul luminos al Mediteranei; cineva compara volbura posomorâtă de lângă bordurile navei cu niște lături. Poate din avion se vede mai frumos…

Seara, soarele apune îndărătul unor straturi de nori subțiri și negri, ca niște ace suspendate paralel cu orizontul. Semn de furtună, își dau cu părerea câțiva cunoscători, și ne gândim cu destulă îngrijorare: poimâine intrăm în Biscaia, golful de tristă faimă dintre Spania și Franța, „cimitirul vapoarelor”, acolo unde vânturile se bat în capete, iar semnalul tragic S.O.S. răsună mai des decât în alte părți ale lumii. Luminile Lisabonei, care răsar în dreapta noastră, după căderea întunericului, ne spulberă gândurile triste. Ne aflăm totuși undeva aproape de pământ, locul nostru este precis identificat pe hartă, ofițerul de cart măsoară unghiurile sub care se văd farurile din depărtare și, când intrăm în cabină, la cărțile noastre și la dezbaterile interminabile pe cele mai diverse teme, ne simțim mult mai în siguranță. Nava se leagănă; ei, și? Când stai pe scaun se simte mult mai puțin, iar dacă te lungești pe spate în cușetă și aprinzi lămpița cilindrică de deasupra capului, de poți crede în rada Constanței, pe o hulă de mantie.

## 2

A mai trecut o zi. Ne-am deprins cu legănatul, iar vântul de forța cinci care șfichiuiește crestele valurilor ni se pare ceva firesc și nu-l mai luăm în seamă. Termometrul arată cincisprezece grade, temperatură care la noi e obișnuită în luna martie sau octombrie-noiembrie. Iar calendarul arată începutul lunii august…

În dimineața următoare, auzim glasul comandantului în megafoane: ne anunță că suntem la 44 grade și 10 minute nord, latitudinea Constantei. Și glasul din difuzoare continuă: „La douăzeci de mile tribord avem Capul Finister. Ne aflăm în golful Biscaia!”

## 3

Aminteam, la începutul acestor însemnări, despre drumul lui „Mircea” spre Hamburg, în 1965. Nava urma să fie reparată și modernizată; n-avea propulsie proprie, ci o remorcau „Voinicul” și „Viteazul”, două remorchere maritime de mare putere. Drumul acesta era o întreprindere temerară, într-un timp al anului când orice sunprize meteorologice sunt posibile. Traversând Mediterana în lung, de la est la vest, marinarii noștri au trecut prin tot felul de necazuri — hulă, furtună, ceață și ploaie… Dar ei știau că greul va veni abia în ocean, mai precis în golful Biscaia, unde datorită condițiilor geografice, marea nu-i niciodată liniștită. Valurile se interferează, sporindu-și puterea, astfel că navighezi mai toată vremea ca într-un cazan în clocot. Cu o îngrijorare îndreptățită așteptau marinarii de pe cele trei nave traversarea acestui golf uriaș, mult deschis la ocean. Știau că nu se pot aștepta la nimic bun — dar ceea ce a urmat a întrecut orice închipuire!

Despre „odiseea celor trei nave românești” — cum au numit-o ziarele franceze — mi-au vorbit mai mulți oameni, cărora nu știu cum să le spun: martori oculari, participanți sau eroi? Din relatările lor am închegat povestirea de mai jos, și-l las pe cititor să decidă care dintre calificative li se potrivește mai bine…

La intrarea în Biscaia era liniște. O liniște ciudată pentru oamenii care mai navigaseră pe-acolo, una dintre nenumăratele viclenii ale naturii, fiindcă în mai puțin de douăsprezece ore, vântul a atins forța zece! izbucnită ca din senin, sporindu-și intensitatea cu fiecare ceas care trecea, furtuna lua proporții, devenind un uragan în toată puterea cuvântului. Vijelia, care sufla cu o viteză de peste 160 de kilometri pe oră, făcea victime și pe țărm: copaci dezrădăcinați, acoperișuri smulse, diguri sfărâmate de forța valurilor… Pe mare însă, furtuna arăta ca un adevărat cataclism. În eter au început să se

încrucișeze semnalele de pericol ale unor nave surprinse de furtună și avariate. Un cargou s-a scufundat, cu echipaj cu tot, la numai câteva zeci de mile depărtare…

Prima defecțiune care-a intervenit pe „Mircea”: s-a rupt ghiul, verga de la arborele pupa, care are un capăt fixat de catarg, iar celălalt stă pe un suport susținut de parâme. Acest tub de oțel, măsurând vreo 50 de centimetri în diametru, s-a rupt ca un chibrit datorită zguduiturilor, trepidațiilor, balansului necontenit. Bucata ruptă izbea în bordaj, amenințând să-l străpungă. Cine-a fost în larg pe vreme rea știe că și o simplă scrumieră devine un adevărat proiectil când nava se leagănă haotic în toate direcțiile; bucata aceea de oțel reprezenta deci o primejdie înspăimântătoare…

Întreg echipajul a sărit să-l lege. Era o muncă grea și periculoasă, fiindcă în timpul ruliului și tangajului, fiecare obiect prinde viață și face mișcările cele mai neașteptate. Mai era și perspectiva de a fi azvârlit peste bord la cea mai mică neatenție…

— L-am legat, îmi povesteau simplu oamenii.

— Cum?

— Știu eu cum? Cum se leagă…

Atâta. Cine mai reține amănuntele? Cine sta să privească mișcările celui de lângă el, să-i înregistreze reacțiile? Ghiul apucase să muște o bucată de balustradă, dar asta nu era cine știe ce. În ziua următoare s-a întâmplat un necaz pe lângă care toate celelalte ar părea o glumă între prieteni: s-a rupt remorca și „Mircea” a rămas în voia valurilor. Comandantul a ordonat „funda ancora”. Era singura măsură posibilă. Și singura speranță. Dar furtuna împingea nava cu o forță uriașă. Ancora se târa pe fund, derapa. Oamenii priveau cu o spaimă bine ascunsă țărmul stâncos, deasupra căruia clocoteau jerbe de spumă albă. Măsurau din ochi distanța care scădea pe nesimțite: o mie de metri… nouă sute… opt sute… Uneori, părea și mai aproape. Și ancora derapa mereu… Dar pericolul s-a ivit din altă parte, mai apropiat, iminent: nava era împinsă către geamandura-far, o construcție de proporțiile unei cisterne de cale ferată. Curând a devenit limpede pentru toată lumea că întâlnirea nu poate fi evitată. „Funda ancora din tribord!” A doua ancoră a zburat spre adâncuri. Clipe de așteptare, de speranță. „Lanțul a prins!” a raportat cu emoție observatorul. Într-adevăr, lanțul se agățase de ceva și acum

vibra ca o strună, întins la maximum. A fost suficientă însă o rafală deosebit de puternică a vântului. O smucitură zdravănă și zalele groase de oțel au cedat undeva. A reînceput marșul lent, imperceptibil aproape, către moarte.

O ciocnire pe mare e cu totul altceva decât un accident de automobil. Acolo, pe șosea, nici n-ai timp să simți ce se întâmplă; totul durează câteva clipe, iar după asta te trezești sub sfărâmăturile mașinii sau la spital. Pe mare însă, ciocnirea e precedată de o prelungă tortură a nervilor; te afli neputincios, minute-n șir, în fața primejdiei inevitabile; poți calcula cu precizie timpul care-a mai rămas până la catastrofă, vezi cum se apropie sfârșitul, încet dar implacabil, în virtutea inerției parcă; ești martor la propria ta distrugere și-ți dai bine seama că nu poți întreprinde nimic…

Ciocnirea cu geamandura-far s-a produs. Lovitura a zguduit întreg corpul navei; barca din babord a sărit în țăndări, balustrada s-a frânt. Valurile au depărtat pentru o după cei doi coloși de metal, apoi i-a asmuțit din nou unul împotriva celuilalt… Acest accident i-a produs lui „Mircea” trei spărturi sub linia de plutire și patru deasupra ei, dar pe valuri înalte de zece metri, cine mai știe unde-i linia de plutire? Pompele funcționau cu toată puterea; șeful mecanic, ajutat de doi motoriști, a astupat cum a putut spărtura principală, lungă de zeci de centimetri. Munca lor se desfășura în apă, la o temperatură de început de iarnă, dar nimeni nu mai simțea frigul, oboseala, teama. Totul era să stăvilească năvala aceasta căreia pompele abia izbuteau să-i țină piept…

Dincolo de efectul ei comparabil cu explozia unui șir de proiectile, ciocnirea aceasta a însemnat salvarea: prima ancoră, care derapa mereu pe fundul oceanului, a întâlnit lanțul de ancorare al geamandurii. S-a agățat de el cu deznădejdea unei ființe vii. Și… a rezistat!

Lovite și ele de furtună, remorcherele care-l însoțeau pe „Mircea” dispăruseră spre larg, în neguri. Marea rămăsese pustie ca la-nceputurile lumii; nu se vedea nimic la orizont decât apa de culoarea plumbului, cu lungi petice de spumă, iar la est — stâncile. Și singurătatea este cumplită în fața primejdiei!

Iată însă că dinspre țărm se desprinde un punct negru. Se apropie mereu. Radiotelegrafistul, cu capul gol, numai în bluză, iese pe

punte clătinându-se, se sprijină de ce întâlnește în cale și strigă comandantului câteva cuvinte. Cuvintele acelea trec din gură-n gură, însuflețindu-i iarăși pe cei șovăielnici, pe cei care acceptaseră ideea înfrângerii: semnalele de ajutor ale lui „Mircea" fuseseră recepționate la Brest și autoritățile franceze au trimis nava „Rhinocros" să-l salveze. Pe puntea mereu cotropită de valuri a început o muncă îndârjită, plină de speranță: marinarii pregătesc cablul de remorcaj, încearcă să pună-n funcțiune vinciurile, cercetează îngrijorați rănile provocate de furtună. Salvatorul e tot mai aproape, cu fiecare val mai aproape. S-a oprit la o distanță care să excludă posibilitatea unui abordaj. Cu mașinile în plin, ține piept oceanului. Se văd și pe puntea lui oameni trebăluind în preajma vinciurilor…

Dar înfruntarea nu s-a terminat. Oamenii aruncaseră, forțe noi în luptă; oceanul și-a sporit și ol parcă vrăjmășia. Cele două nave stau față-n față și le despart munți nestatornici de apă. Aici, pentru a supraviețui, oamenii trebuie să zise țină departe unul de altul. Și totuși cablul de remorcaj trebuie să ajungă, să le unească, să transmită, ca printr-un fir electric, speranța și ideea de victorie. Pentru asta, marinarii au născocit *bandula:* o greutate de lemn, legată cu o saulă subțire, care va fi aruncată ca o legătură provizorie. Cu ajutorul ei este trimis apoi cablul propriu-zis…

Puștile speciale pentru aruncarea bandulei erau puse la-ndemână. S-au făcut legăturile. Oamenii lucrau în bătaia vântului care se năpustea asupra lor cu patruzeci de metri pe secundă. Un val prăvălit pe punte zădărnicea munca de minute întregi. A pornit prima împușcătură. Bandula a vâjâit prin aer, s-a înălțat, cu sfoara albă după ea; se vedea bine înaintând prin aer… Dar vântul a oprit-o la jumătatea drumului. Greutatea de lemn, de care erau legate atâtea speranțe, s-a prăbușit în valuri. Un marinar a început să strângă saula. Între timp a pocnit altă pușcă. Iarăși a vâjâit prin aer bila roșie, târând după ea saula. Și iarăși vântul a abătut-o din cale…

Orele treceau. În preajmă se învârteau nave de salvare, special dotate pentru naufragii. „Părăsiți nava, altă soluție nu-i", au propus salvatorii. Dar… cum să părăsești un vas care, în ciuda rănilor provocate de furtună, continuă să plutească? Rezistența lui „Mircea" a sporit încrederea oamenilor, le-a dat tărie să mai încerce o dată și încă și încă o dată, să urmărească plini de speranță plecarea

proiectilului și să vadă, cuprinși de o mânie oarbă dar neputincioasă, cum vântul îi schimbă cu încăpățânare traiectoria…

Luptând ou furtuna, cu apa care pătrundea și năvălea de pretutindeni, cu frigul și cu teama, cei douăzeci și patru de oameni de pe „Mircea” au rămas la postul lor. La a paisprezecea încercare, bandula a ajuns, în sfârșit, să-și îndeplinească menirea ei firească. „Rhinocros” a intrat în portul Brest adudând la remorcă o navă pentru a cărei stare se potrivește comparația lui Joseph Conrad: „Părea că servise drept țintă mobilă pentru tirul bateriilor auxiliare ale unui crucișător

Cine crede că aceasta a fost o situație excepțională, să afle că un an mai târziu, în octombrie 1966, când „Mircea” se întorcea din reparație înzdrăvenit și întinerit, Biscaia l-a luat iarăși în primire. De data asta însă raportul de forțe era cu totul altul. O navă stăpână pe manevră, cu echipaj complet, bine instruit, cu un motor de o mie o sută cai-putere, elice cu pas variabil și aparatură după ultimul cuvânt al tehnicii mondiale, a dat piept cu o furtună de trei zile, luând înclinări transversale de 48 de grade. Și a biruit.

## 4

Cam acesta este „portretul” golfului Biscaia. Cunosaându-l, era firească îngrijorarea noastră cu cât pătrundeam mai adânc în „cimitirul vapoarelor”. Se vede însă că Neptunul acestor locuri, cunoscând rezistența de atunci a corabiei noastre, s-a lăsat păgubaș de data asta: ne-a îngăduit să trecem. Dar, ca nu cumva să ne facem o părere falsă despre ceea ce este el în stare, ne-a trimis drept solie un vânticel de forța șase, care arunca pe punte anumite cantități de apă din ocean. Drept răspuns, de-a lungul punților au fost întinse parâme „ținte bine” la înălțimea mâinilor, fiindcă altfel deplasarea unui om dintr-un loc în altul ar fi necesitat un exercițiu de echilibristică.

Am fi ipocriți dacă am încerca să pretindem că ordinul „la posturile de manevra velelor” ne-a lăsat indiferenți. Ideea nu i-a lăsat indiferenți nici pe alții; toate navele care treceau prin preajma noastră se abăteau din drum să vină mai aproape: o navă de 1700 tone navigând sub vele în Biscaia, pe vânt de forța 6, e ceva !

Dar asta a fost după ce-am întins velele. Până una alta ele trebuiau întinse, și pentru asta nu există mecanisme…

Elevii marinari aliniați la piciorul catargelor se uitau pe furiș la valurile lungi, masive, la gropile care se căscau pentru o clipă dincolo de bord, apoi la sarturile care vibrau și șuierau în vânt. Sus, deasupra catargelor, pluteau nori albi de mare înălțime; dacă-i priveai în raport cu vergile, păreau niște cheflii care se plimbă de colo-colo pe cer după bunul plac. Erau când la dreapta, când la stânga; se prăvăleau deodată înainte, se întorceau la locul lor, o luau iarăși razna… În acest răstimp, frontul elevilor se clătina ca un lan în bătaia vântului, așteptând.

Au urmat comenzile obișnuite și lipăitul harnic al pantofilor „gabier” pe treptele de sfoară. Pe la jumătatea drumului, spre vârf, uni au ezitat. Sarturile au aproximativ înclinarea unei scări de zugrav sprijinită pe un perete. Dansul navei pe valuri schimba această înclinare, o aducea la verticală și chiar dincolo de ea; atunci urcușul oamenilor înceta și bănuiam încleștarea degetelor pe sarturi… Oare vor izbuti să ajungă până sus? mă întrebam văzându-le și mai ales înțelegându-le ezitarea. Atunci a răsunat în difuzoare glasul acela cunoscut, glasul deprins să laude și să certe, glasul pe care-l cunoșteau toți și ale cărui porunci erau deprinși să le-mplinească în chiar clipa când erau rostite.

— Nu vă temeți, spunea comandantul. N-o să cadă nimeni! N-a căzut nimeni, în toată istoria lui „Mircea”. Și… aveți grijă de berete!

Tocmai atunci, bereta cuiva de pe verga contragabierului zbură, smulsă de vânt, descrise un arc larg în jurul catargelor și căzu undeva în tribord. Toți o văzuseră; căderea ei coincidea cu avertismentul comandantului și de sus, din arboradă, printre rafalele de vânt și scrâșnetele parâmelor, se auziră râsete. Clipa cea mai încordată trecuse; îndemnându-se cu strigăte voioase, tinerii stăpâni ai nemărginirii se răspândiră cu elan pe vergi, desfăcură velele: care bubuiau izbite de vânt, coborâră să tragă de fungi și curând „Mircea” își micșoră simțitor balansul, de parcă oceanul, mulțumit deocamdată cu această jertfă modestă — o beretă, o simplă beretă de marinar — se liniștea.

— Era de așteptat, îmi alungă secundul această rămășiță de credință păgână. Când sunt velele întinse, stabilitatea navei crește…

Secundul de pe „Mircea” susține că ochiul de marinar se vădește în lucrurile mărunte, pe care neinițiatul le ignoră, dar care uneori devin vitale pentru navă. Eram în plin ocean când am primit o adevărată lecție despre această calitate. Ne-a servit-o el însuși, secundul, într-o seară.

…Vântul se mai potolise și nava noastră se legăna maiestuos, pe valurile lungi, de vreme bună. Deși eram în plină vară, cum am mai spus, mercurul termometrului nu urca mai sus de optsprezece grade, iar noaptea cobora până la douăsprezece. Cum apunea soarele, frigul începea să se înstăpânească pe nesimțite; stăteam de vorbă pe punte și deodată ne dădeam seama că tremurăm de-a binelea. Așa s-a întâmplat și-n seara aceea; după ce am stat de povești vreun ceas ne-a răzbit frigul și am dat fuga în cabină unde, dimpotrivă, era prea cald. Doar sub ea se afla sala motoarelor și, dacă umblai desculț, simțeai cum frige pardoseala sub tălpi. Și-apoi nu strica un pic de aer curat înainte de culcare, ziceam noi pufăind din țigări. Găsim deci de cuviință să deschidem hubloul, încălcând regula marinărească. Hublourile cabinei noastre se află la vreo doi metri deasupra liniei de plutire, așa că nu ne pândește nicio surpriză, gândeam. Și tocmai dând vorbeam cu competență despre dinamica unei nave pe valuri și ajungeam la concluzia că regula privind închiderea hublourilor în marș este o precauțiune exagerată, dincolo de bordaj se aude un plescăit, ceva întunecat năvălește înăuntru și-n clipa următoare suntem uzi leoarcă. Valul a pătruns într-o clipă în toată cabina, pe pardoseala de linoleum se plimbă șerpi veseli, iar noi nu nimerim să închidem mai repede discul de sticlă groasă care ne desparte de ocean; ba pe deasupra trântim obturatorul de oțel, spre siguranță. Momentul coincide cu intrarea ofițerului secund, venit să facă scandal:

— De ce țineți hubloul deschis în timpul marșului?

— Numai un pic l-am deschis, ne dezvinovățim noi. Am aruncat ceva afară.

— Un pic! Un sfert de oră vreți să spuneți.

— Ei, nici chiar așa, încercăm noi să protestăm.

— Nu mai tăgăduiți. De sus se vede lumina pe apă!

Secundul are într-adevăr ochi de marinar, ne-a dovedit-o. Ne-o dovedește iarăși, chiar în timpul conversației: degeaba încercăm noi

să-l ținem cam în ușa, ascunzând mica inundație; la o înclinare mai mare a navei, șerpii veseli de pe pardoseală reîncep să gonească prin cabină. Secundul îi vede și zâmbește triumfător:

— Ați pățit-o, așa-i? Înseamnă că nu e nevoie să vă mai explic de ce trebuie să navigăm cu hublourile închise…

Ne povestește apoi catastrofa căreia i-a căzut victimă acum vreo trei decenii o navă asemănătoare cu a noastră, a marinei germane: în plin larg, navigând cu vele, marinarii au lăsat deschise toate hublourile de la cazarma echipajului. La o rafală puternică a vântului, nava s-a înclinat foarte mult; apa a pătruns masiv în cazarmă, accentuându-i înclinarea, și gata naufragiul. O catastrofă aproape de necrezut, și totuși, așa s-au petrecut lucrurile. Și asta, pentru că ofițerul de cant al acelei nave nu avea ochi de marinar. Sau dacă-l avea, îl ținuse închis tocmai atunci…

## 6

Așa treceau orele, zilele. Drumul înscris pe hartă ducea acum spre nord; „Mircea” înainta legănându-se, oceanul își frământa, măreț și nepăsător, imensitatea albastru-cenușie… Oamenii de pe navă parcurgeau pas cu pas drumul anevoios al măiestriei, descifrau pagini noi din cartea mării, își întăreau deprinderile de marinari.

…Într-o dimineață a început să plouă, și apa-n jurul nostru era ciudat de liniștită. Am alergat în comandă, la hartă.

Oceanul se terminase. Intram în Canalul Mânecii…

# VIII Englezii la ei acasă

## 1

Cine n-a auzit anecdote despre firea calmă, reținută, impasibilă a englezului?

…Doi englezi călătoresc cu trenul. Trecând pe lângă o pădure, unul exclamă:

— Ce copaci frumoși!

După o jumătate de oră, celălalt:

— Și ce verzi sunt!

…Trei englezi stau pe terasă și privesc în stradă. Trece o mașină. Primul englez, după o jumătate de oră:

— Ford.

Al doilea englez, după altă jumătate de oră:

— Ba era un Rolls-Royce.

Al treilea, după încă o jumătate de oră:

— Domnilor, dacă vă mai certați mult, eu mă ridic și plec.

…Și așa mai departe…

Englezi să fie? ne întrebam în dimineața aceea, privind la tinerii cu barbă și cămăși multicolore care se învârteau în jurul nostru cu ambarcațiuni de tot felul și ne făceau semne voioase cu mâna, strigând era care nu se potrivea deloc cu „This is the table — Aceasta este masa” din manualele noastre.

Ne aflam la ancoră, pe țărmul de sud al Angliei, în golful Lyme. În fața noastră se întindea un țărm cu coline domoale, verzi, împărțite în pătrate prin liziere înguste de pădure; pe culme se vedea o catedrală sau biserică sau pur și simplu un turn, subțire ca o săgeată ațintită spre cer. La poalele colinelor, lângă apă, erau trei orașe, iar între ele, pe largile spații de verdeață, se întindeau satele de corturi și căsuțe de camping — roșii, azurii, albe, așezate geometric în careu pe covorul verde care acoperea întreaga regiune. După ce trecusem tot pe lângă țărmuri abrupte, stâncoase, pustii — Anatolia, insulele grecești. Sicilia, sudul Spaniei iată acum o coastă lină bogată în vegetație, cu relief prielnic așezărilor. Ancorasem în zorii zilei; acum, când soarele începea să se ridice, oamenii din orașele acelea se treziseră că-n fața lor, pe mare, plutește o corabie cu trei catarge, izvorâtă parcă dintr-un basm. Am intuit starea lor de spirit după graba cu care zeci de ambarcațiuni s-au îndreptat către „Mircea”. Era duminică, și așa cum în alte părți oameni, își iau nevasta și copiii în mașină și pleacă la plimbare, aici ei urcă în șalupa, curentul, iola sau bărcuța familiei — fiecare după posibilități — și pleacă la plimbare… pe mare. În dimineața asta plimbarea lor avea o țintă precisă: au venit în preajma noastră, ne-au făcut semne voioase, ne-au spus cuvinte pe care nu le-am înțeles și au examinat cu ochi de cunoscător acest gigant care nu era în ochii lor decât o exacerbare a ideii de ambarcațiune cu vele. Spun asta, nu ca o

figură de stil. La Toulon cei trei tineri sub 20 de ani cu aer de sportsmeni, m-au întrebat de ce „Mircea" are o timonă mai mică decât ia yachtului lor. Le-am explicat că aceasta este o timonă electrică, ei au schimbat priviri semnificative și au continuat să întrebe cum se comportă la mare nava noastră, făcând mereu comparația cu a lor…

Dar să revenim la englezi: expansivitatea lor ne-a surprins grozav în primul moment. Și poate n-ar fi trebuit să ne mirăm atâta. Doar toate posturile de radio din lume transmit cu frenezie melodiile interpretate de celebrii Beatles; toate fetele drăguțe poartă „mini-jupe", modă lansată întâi la Londra; iar la Brașov, acum doi ani, un tânăr scoțian cu kilt a cucerit publicul pretențios al unui festival internațional… Am fost tentat să spun — cu coeficientul de incertitudine pe care-l dă, fatal, scurtul răstimp de contact cu această țară — că Anglia este altceva decât știam noi din romane. Am avut la tot pasul sentimentul unui contrast violent între imaginea preconceptă, livrescă, și realitatea înconjurătoare… Dar acestea sunt generalizări pe care trebuie mai întâi să le argumentez.

Primul englez cu care-am venit în contact direct a fost șoferul autobuzului care ne ducea în excursie la Londra. Autobuzul s-a prezentat la mai puțin de o oră după sosirea noastră la Portsmouth, conform programului stabilit în prealabil, și o parte din echipajul lui „Mircea" a schimbat îndată vehiculul său plutitor cu unul terestru. La Londra, la ambasadă, ne aștepta un ghid, dar până acolo eram singuri, noi și șoferul, un bărbat roșcovan și jovial, de vreo cincizeci de ani, cu umeri lați și mâini uriașe care acopereau pe jumătate volanul elegantului „Leyland". M-am așezat lângă el și l-am rugat să ne spună câte ceva despre locurile pe unde treceam. Între noi fie zis, atunci am înțeles pe deplin utilitatea formulei „speak slowly, please" (vorbiți rar, vă rog) care stă la loc de cinste în ghidurile englezești de conversație pentru străini. Numai dacă interlocutorul vorbește rar poți avea speranța că tu, cunoscător al limbii numai din manual, vei pricepe ceva. Omul ne-a dat ascultare, articula rar, ca la carte, unele cuvinte, dar curând se înfierbânta, furat de firul povestirii, vorbea cu pasiune despre localitățile întâlnite, se vedea că iubește aceste locuri cunoscute nu numai de pe șosea, ci și din cărțile de istorie. El ne-a vorbit aproape tot timpul drumului ide peste 100 kilometri care

leagă Londra de Portsmouth — și vă jur că nu era de loc rece, calm și reținut! Între altele, trecând printr-o localitate numită Hindhead, ne-ia povestit că pe vremuri aici erau spânzurați tâlharii de drumul mare, și când spunea asta, râdea în hohote, de parcă ar fi asistat el însuși la acest spectacol justițiar. Pe urmă ne-a povestit o istorie despre pelerinii care plecau, pe acest drum, spre America, având ca punct de îmbarcare portul unde poposisem și noi; mai încolo, trecând prin fața unui han, ne-a istorisit despre un nefericit rege Eduard care era urmărit de uzurpatori și s-a refugiat acolo — epilogul dramei nu-l mai povestesc, fiindcă nu l-am înțeles prea bine, ou toate eforturile lui: speak slowly…

Prin contrast cu volubilitatea omului de la volan, dincolo de geamurile autobuzului se perindă un model de pedanterie și ordine tradițional-englezească: zeci de localități, unele cu un singur șir de case de fiecare parte a șoselei. De la prima și până la ultima casă, la margine ca și în centrul satului sau orășelului — e așa de greu să-l definești cu precizie ! — toate clădirile au același aspect de căsuțe pentru păpuși: construcții mici cu un singur etaj, cu una sau două intrări. În fața lor, invariabil, un brâu de gând viu mărginește o grădiniță minusculă, extrem de bine îngrijită. Nu o dată am zărit, din goana mașinii, silueta unui bătrân sau a unei bătrâne, aplecată asupra bogăției de flori din grădinița aceasta miniaturală, prezentă peste tot. Că îngrijirea florilor este o îndeletnicire foarte prețuită aici, am observat și din ziare. Un număr din gazeta care apare la Portsmouth publica trei fotografii, fiecare pe altă pagină, fiecare cu alt subiect. Una sublinia longevitatea unei doamne dintr-o localitate de lângă Portsmouth, alta înfățișa un bătrân domn care-a ieșit la pensie după un număr important de ani de serviciu ca funcționar al Marinei, alta făcea reclama unei case de vânzare. Toate trei fotografiile aveau ceva comun: reprezentau o persoană în vârstă îngrijind grădinița din fața cottage-ului cu un singur etaj — scenă pe care am văzut-o și noi de atâtea ori în drumul către Londra…

## 2

Londra, una dintre marile capitale ale lumii, cu populația ei de peste opt milioane de oameni, cu străzile și clădirile ei încărcate de istorie… Am vizitato timp de o singură zi, cu autobuzul, cu câteva escale; i-am parcurs în goană bulevardele, abia având vreme să le reținem numele cunoscute din cărți: Pall Mall, Fleet Street, Park Lane; am văzut clădirile uriașe, unele străvechi, altele — puține la număr — cu tencuiala încă proaspătă, și am rămas cu un noian de impresii, din care mi-e greu să aleg…

Zgomot și îmbulzeală pe stradă ca-n oricare alt mare oraș. Oamenii sunt îmbrăcați ca Pretutindeni, și n-am văzut nici măcar o singură persoană în costum negru, cu umbrelă în mână și cu pălăria neagră atât de des prezentată, cu sau fără intenții satirice, în filmele englezești. Nici măcar celebra ceață londoneză, smog-ul, nu plutea deasupra orașului. Am nimerit o zi miraculos de frumoasă, senină și calmă cum nu-s multe într-un an, ne asigură șoferul; lumea a năpădit parcurile și singurul lucru care ne surprinde este că oamenii stau pe bănci nu la umbră, ci la soare…

În parcuri nu sunt alei; oamenii trec de-a dreptul, joacă mingea sau pur și simplu stau culcați, cu o carte-n mână, pe covorul de gazon. În climatul acesta umed, cu ploi, ce cad de câteva ori pe lună, iarba crește deasă și fragedă, de un verde crud care îndulcește austeritatea marilor clădiri cenușii din jur.

## 3

Parlamentul, Westminster Palace, este vechea reședință a regilor Angliei. Într-unul din turnurile lui se află Big Ben, vestitul ceas cu clopot care bate la fiecare sfert de oră. În zilele în care Parlamentul nu are ședință, clădirea poate fi vizitată de public. Intrăm și noi, odată cu sutele de turiști, unii în grupuri organizate, cu translatori și ghizi. Trecem prin săli mari, spațioase, înalte, cu mobilierul bogat ornamentat. Aici se află Royal Gallery, un muzeu de pictură sui-generis, care găzduiește portretele în mărime naturală ale diferiților regi și oameni de stat. Cea mai interesantă sală mi s-a părut a fi aceea care conține numai două tablouri — fiecare ocupând un întreg perete: „Moartea lui Nelson la Trafalgar” și „Întâlnirea lui Wellington

și Blucher după bătălia de la Waterloo”. Ambele picturi, dispuse față-n față, pe pereții laterali, sunt opera pictorului David Maclise din anii 1861 și respecttiv 1862. Dimensiunile lor sunt uriașe, cam zece metri pe patru. Oricât te-ai depărta, nu le poți cuprinde în întregime cu privirea; trebuie să examinezi pe rând detaliile, iar pentru a avea imaginea de ansamblu, sub tablouri se află gravuri alb-negru, de dimensiuni mult mai mici, cu plăcuțe care dau amănunte despre momentul istoric evocat. Mă opresc mai mult asupra primei picturi. Nelson zace pe puntea navei „Victory”, pe pavilionul național care-i slujește drept giulgiu; împrejur se văd chipurile ofițerilor lui, îndurerate dar dârze, sub catargele acoperite în parte de fumul bătăliei. Marele amiral, erou național al englezilor, este prezent și aici…

În sala de ședințe a Camerei Comunelor, mobilierul este capitonat cu piele roșie; pe marea masă din centru sunt rânduite coduri groase, cu semne între file, ca și cum peste câteva minute deputații își vor relua locurile și vor începe să răsfoiască bătrânele cărți de legi.

De aici intrăm în altă sală, cu tablouri inspirate din trecutul istoric. Între altele, o scenă — plecarea pelerinilor din Portsmouth spre America. Amintindu-mi povestea șoferului, privesc tabloul ca și când aș fi revăzut o cunoștință.

## 4

„O casă a Domnului, unde slujbele sunt oferite continuu de peste 900 de ani”, spune un mic și sobru prospect, tipărit în câteva limbi, aflat pe un pupitru la îndemâna vizitatorilor care intră în Westminster Abbey. Biserica, fără a atinge dimensiunile celebrei Catedrale Sf. Paul, este totuși vastă; intrând aci de simți intimidat și nu poți vorbi altfel decât în șoaptă. Te afli într-o biserică și într-un cimitir deopotrivă, fiindcă în nișele din ziduri, ca și sub pardoseala ide piatră, lustruită de milioanele de pași ai vizitatorilor, se află mormintele celor mai de seamă oameni ai Angliei. Generali și cavaleri morți de secole odihnesc alături de statuile lor, unele în mărime naturală și pictate în culori apropiate de realitate, cum vor fi

arătat sculpturile antice; miniștri și savanți, comandanți de nave și lorzi și-au găsit veșnicul adăpost în această clădire situată în plin centrul Londrei, în preajma Parlamentului. Chiar la intrare se află un loc îngrădit discret, pe care o inscripție dăltuită-n piatră îl dedică soldatului necunoscut căzut în primul război mondial. Fiecare vizitator se oprește o clipă aici, privind cu reculegere inscripția…

Mormântul — monument închinat lui Newton este o mare firidă, plasată în zidul din centrul bisericii, cu un grup sculptural alegoric înfățișând știința și divinitatea; personajele susțin un sul de piatră, pe care sunt săpate în latinește meritele marelui savant.

Sub pardoseală, spuneam, sunt morminte. Aproape fiecare din pietrele pe care calci poartă o inscripție: un nume, precedat de titluri și urmat de funcții și fapte de arme, un om care a fost cândva, care a luptat pentru ceva, care a iubit și a suferit. Ai vrea să pășești peste un mormânt, dar da pasul următor se află altul, și vrând-nevrând trebuie să le calci, unul după altul, și în cele din urmă nu mai ai senzația că profanezi un defunct. Trupul, țărâna, sunt supuse nepăsării obștești; ceea ce rămâne și nu poate fi călcat este amintirea, statornicită demult în inima urmașilor, despărțită de materia care zace acolo, sub lespezile de piatră cu inscripții aurite.

## 5

La intrarea în marea cetate-muzeu Turnul Londrei străjuiesc oșteni îmbrăcați în haine de epocă, o combinație de stacojiu și negru, de un pitoresc deosebit. În curtea cetății simțim îndată răcoarea bătrânelor ziduri. Sunt mai multe corpuri de clădire, mai multe turnuri, fiecare cu forma, destinația și legendele lui. În curtea interioară, o placă vestește că aici se afla bușteanul pe care au fost decapitate câteva persoane de neam regesc, în secolul ail XVI-lea; dincolo e Turnul Negru, o fortăreață-închisoare… O clădire este rezervată muzeului regimentului londonez Royal Fusillers. Câteva săli grupează trofeele acestei unități. Am văzut acolo arme și steaguri de pe vremea războiului anglo-bur, drapele germane din primul război mondial, stindarde hitleriste capturate în luptă, decorații, fotografii și obiecte

personale ale ofițerilor acestui regiment, căzuți pe câmpul de onoare.

White Tower — Turnul Alb — este un adevărat castel, construit în epoca normandă; o inscripție de deasupra intrării îi atestă vechimea: „AD. 1080”… Clădirea are multe etaje, cu coridoare lungi și întunecoase unde regăsești atmosfera filmelor inspirate din istoria Evului Mediu; scările abrupte, întortocheate sunt luminate de ferestruici ca niște creneluri practicate în zidurile groase de aproape doi metri. În sălile acestui castel, devenit astăzi un mare muzeu militar, se află expuse mai ales uneltele luptătorului medieval: armuri, cuirase pentru cai, coifuri, anchebuze, pistoale-pumnal, cornuri de pulbere, sulițe, paloșe… Citim pe plăcuțele care le însoțesc: o armură mică este destinată unui prinț în vârstă de zece ani; o alta, cu ornamentații extrem de fine, a fost dăruită unui rege… Într-o vitrină se află expus inventarul armurilor, un uriaș al registrelor, el însuși piesă de muzeu; are 901 file și cântărește 22,4 kilograme.

După o coborâre ametitoare pe scările în spirală, ieșim iarăși în curtea interioară. Clădirea din față conține unul dintre cele mai interesante exponate de la Turnul Londrei: giuvaierele Coroanei. Privim cu părere de rău șirul de aproape cinci sute de oameni de la intrare și trecem mai departe. În această zi de plină vară, mii de vizitatori, englezi și străini, au venit la Turnul Londrei. Noi nu suntem simpli turiști și timpul nu ne permite să așteptăm ore întregi la rând. De altfel, giuvaierurile sunt înfățișate și pe ilustratele policrome care se vând în mica prăvălie de la intrare. Ne mulțumim cu această imagine.

## 6

Pe țărmul Tamisei, în vecinătatea Turnului Londrei, un mare monument paralelipipedic, simplu dar masiv, cu coloane imense, este închinat eroilor din primul război mondial. Inscripția de pe placa frontală îl dedică, poetic, „celor douăsprezece mii din marina comercială și flotele de pescuit, care n-au alt mormânt decât marea”. Notez expresia, pentru patetismul ei discret.

# 7

Englezii sunt reținuți, nu obișnuiesc să râdă tare… lucruri pe care le știe toată lumea. La cocteilul oferit de amiralitatea din Portsmouth, ne-am convins o dată mai mult că această părere nu se potrivește cu realitatea. Ofițerii și soțiile lor, ca și ceilalți invitați, discutau aprins, făceau glume la care ei înșiși se prăpădeau de râs, se băteau prietenește pe umăr și erau la fel de expansivi ca toți oamenii din lume. În chip asemănător s-au comportat și cei peste o mie de oameni care-au venit să viziteze nava: ascultând explicațiile noastre despre arboradă, ei făceau reflecții glumețe privind propriul or curaj de a se urca acolo sus, și nu se sfiau să râdă tare, contrar ideilor noastre preconcepute.

În concluzie? Nu, nicio concluzie deocamdată. Fiindcă într-o seară, pe la ora 21, am străbătut de la un capăt la altul bulevardul principal din Portsmouth și n-am văzut mai mult de o duzină de oameni pe stradă. Și aceia nu se plimbau, ci veneau de undeva! Unde sunt cei 240.000 de locuitori ai orașului, dacă la această oră strada e pustie? Simplu: acasă. La parterul blocurilor cu un singur etaj, care păstrau ceva din intimitatea și cochetăria „cottage”-urilor, prin ferestrele deschise se vedeau pâlpâirile albăstrii a televizorului sau razele gălbui și calde ale unui lampadar. În jurul mesei, familia întreagă, fiecare cu ocupațiile lui. Englezii își petrec serile acasă, mi s-a explicat.

Adică tot cum știam din romanele lui Dickens.

# 8

Voiam, în acest capitol, să vorbesc despre englezi, despre oamenii pe care i-am întâlnit. Timpul însă nu ne-a permis să aflăm prea multe despre ei. Am notat imaginile din această țară, așa cum mi s-au cristalizat în amintire. Mai adaug că la cocteilul oferit de amiralitate am discutat despre literatură cu câțiva ofițeri și cu soțiile lor. Mi-au vorbit cu căldură despre Shakespeare și despre Ann Hatraway, care pentru ei reprezintă, alături de Nelson, Anglia cu tradițiile ei. M-au

întrebat la rândul lor despre România, o cunoșteau din auzite, prieteni de-ai lor care o vizitaseră le spuneau că este o țară frumoasă — și le-am vorbit despre Mircea și despre istoria și cântecele noastre.

…Dar dincolo de acest schimb de date sumare, pe care le poți culege din enciclopedii, plecam cu regretul de a fi aflat prea puține despre țara unde s-au născut Byron și Oliver Cromwell, despre spațiile lui Robin Hood, ale lui Richard Inimă de leu sau Horatio Nelson… Ba nu! Despre Nelson știam și înțelegeam mai mult. Fiindcă spațiul lui Nelson nu a fost Anglia, ci Marea.

## 9

Horatio Nelson este figura istorică cea mai cunoscută în Anglia și mi se pare firesc ca un popor de insulari, ale cărui legături cu lumea s-au făcut secole de-a rândul evolusiv pe calea apei, să aibă un marinar drept erou național. În Londra este o piață, cunoscută de toți turiștii, Trafalgar Square, unde se află coloana lui Nelson: un cilindru înalt de piatră, având în vârf statuia marelui amiral, turnată în bronz, cu parâme groase încolăcite la picioare. În Portsmouth, lângă șoseaua principală de acces în docuri, se află o altă statuie…

Dar adevăratul monument închinat lui Nelson — și odată cu el, trecutului măreț al flotei britanice — este nava „Victory”, nava-amiral din zilele bătăliei de la Trafalgar. La bordul ei a trăit Nelson celebra bătălie al cărei sfârșit victorios avea să coincidă cu propriul lui sfârșit.

„Victory” este o corabie cu trei catarge, din clasa navelor de linie, armată cu 104 tunuri. Astăzi ea se păstrează la Portsmouth, pe doc uscat, fiind întreținută riguros în starea pe care-o avea în zilele de glorie maximă — octombrie 1805. Având calitatea de navă-comandant a bazei navale, ea are un căpitan și un echipaj, ridică prima în fiecare dimineață, pavilionul, dând semnal tuturor celorlalte nave din bază; pe bordul-ei au loc ceremonii oficiale, iar ca muzeu este deschisă vizitatorilor care fac un adevărat pelerinaj pe puntea acestui bastiment, erou al celei mai răsunătoare victorii maritime engleze. Știam de prin filme că semnul succesului la englezi este ridicarea a două degete, arătătorul și mijlociul, depărtate, închipuind

litera „V; când eram în clasele primare, citisem cartea lui Arnould Galopin despre întrecerea a doua submarine în jurul lumii, dintre care cel englez se numea „Victorious”; se pare că englezii credeau în predestinarea numelui și așa se explică faptul că nava lui Nelson este al cincilea vas din istoria flotei militare a Angliei care poartă acest nume!

Câteva date despre celebra navă-muzeu, cu titlu de curiozitate: lansată în 1765 la Chatham, „Victory” avea un deplasament de 2162 tone (acum două secole!), o lungime de aproximativ 70 de metri iar echipajul, în timpul bătăliei de la Trafalgar, număra nu mai puțin de 850 de oameni! Sub comanda mai multor amirali, nava ia parte la numeroase acțiuni împotriva forțelor navale franceze și spaniole, printre care despresurarea Gibraltarului și lupta de la capul Spartel în 1782, capturarea Toulonului în 1793, acțiunea nedecisă de la capul Hyres în 1793. În 1803 ea devine navă-amiral a lui Nelson, care intră cu flota în Mediterana și blochează Toulonul.

La 21 octombrie 1805, în dreptul capului Trafalgar, flota lui Nelson întâlnește forțele reunite ale Franței și Spaniei, asupra cărora obține o victorie fără precedent în istoria războiului maritim. Bucuria victoriei se împletește însă cu durerea: un glonț pornit din gabia unei corăbii inamice curmă zilele amiralului care, pe puntea navei sale, își comanda flota și-și îmbărbăta oamenii, sfidând primejdia.

Cum va fi arătat pe vremea aceea războiul pe mare? Închipuiți-vă o flotă pornind în căutarea inamicului fără a avea sprijinul radiolocației, al cercetării aeriene, al radiotelegrafiei. Cele două flote încrucișau marea săptămâni întregi, până să-și zărească reciproc catargele; tunurile trăgeau „la vedere”, și vai de corăbiile al căror amiral nu izbutea să ocupe o poziție avantajoasă față de vânt, lipsindu-și forțele de unica posibilitate de a manevra! Ghiulelele făceau prăpăd pe punțile de lemn; din catarge și din balustrade săreau țăndări ascuțite ca pumnalele; velele luau foc și se prăbușeau arzând, și nu știai dacă fumul alb, înăbușitor, vine de la propriile salve sau de la un incendiu izbucnit pe bord… Corabia cu mai puține pierderi, cu tunari mai norocoși și căpitan mai dibaci se apropia de adversarul ei și marinarii, răspândiți pe sarturi, trăgeau mereu cu flintele lor răsunătoare; pe urmă se aruncau cângile și „ghearele de pisică”; cele două corăbii se alăturau, oamenii se

avântau unul împotriva altuia cu săbii și topoare; gabierii deveneau infanteriști și bătălia navală se transforma într-o sângeroasă luptă corp la corp…

Acesta este romantismul negru al marinei de război de acum câteva veacuri, pe care Herman Melville îl deplânge cu discreție în nuvela „Billy Budd, gabierul", inspirată din propria-i viață de marinar în flota britanică: „Cu toate acestea, unui om capabil să aprecieze prezentul fără a deprecia trecutul i se poate ierta dacă vede în „Victoria" lui Nelson, bătrâna corabie solitară ancorată la Portsmouth, nu numai un monument perisabil închinat unei glorii nepieritoare, ci și o dojană poetică, atenuată de pitorescul ei, la adresa Monitoarelor și a și mai puternicelor cuirasate europene".

„Victory" îl impresionează pe vizitator încă înainte de a păși pe puntea ei. Cele trei rânduri de tunuri, ale căror țevi negre se ivesc prin saborduri, catargele înalte, cu vergi mai lungi decât se obișnuiește astăzi, mulțimea manevrelor din arboradă — totul amintește măreția velierelor de pe vremuri.

În salonul lui Nelson se păstrează și acum biroul său, fotoliul pe care se odihnea în clipele de răgaz, precum și un mic portret în ulei al lui lady Hamilton. În cabina amiralului, de o austeritate tradițional marinărească, cușeta suspendată de tavan seamănă cu toate celelalte cușete ale ofițerilor. Singurul lucru care-o înfrumusețează sunt perdelușele fine, cu flori mici presărate ici și colo, un dar al lui lady Hamilton pentru iubitul ei rătăcitor pe mare. Nelson nu înțelegea să sacrifice confortului său nicio părticică din puterea de foc a navei: în cabina lui se află un tun; și aici, ca și în celelalte spații dintre punți, se va fi răspândit fumul pulberii arse… În salon, un tablou al amiralului, în preajma căruia sunt răspândite flori proaspete. Pe punte, sub catargul centru, o placă de alamă te impresionează prin laconismul inscripției: „HERE NELSON FELL 21-st OCT. 1805", „Aici a căzut Nelson, 21 octombrie 1805".

Pe „Victory", care putea naviga timp de doi ani fără să atingă țărmul, marinarii își duceau viața împreună cu nevestele și copiii lor. În spațiul dintre punți, pe unde trebuie să mergem foarte aplecați, trăiau sute de oameni, împreună cu găinile, purceii și gâștele luate ca rezervă de hrană. În timpul luptei, femeile și copiii aduceau pulberea, dădeau de băut tunarilor încălziți de dogoarea salvelor,

stingeau incendiile și ajutau răniții. Sub puntea principală se află camera chirurgului, o mică încăpere la fel de joasă ca toate celelalte. În jurul ei, puntea și pereții sunt vopsiți în stacojiu. „Aceasta pentru ca răniții să suporte mai ușor vederea sângelui care curgea din belșug”, ne explică actualul comandant al navei „Victory”, care ne însoțește. Am văzut cabinele ofițerilor — un fel de împrejmuiri de șipci, scunde ca peste tot în spațiul dintre punți; aceeași ladă suspendată de plafon… „Când venea un ofițer nou la bord, tâmplarul îi lua măsura și-i făcea o cușetă potrivită; când ofițerul murea, acest pat îi servea și drept sicriu…” Comandantul ne mai povestește că un amiral și-a petrecut aici, pe „Victory”, ultimii șaptesprezece ani din viață, și adaugă: „Azi, în marina modernă, nu știu dacă mai sunt mulți ofițeri dispuși să-l imite”. Mai ales în asemenea condiții, gândim privind în jurul nostru.

Părăsim nava cu un sentiment de admirație, dar și cu o anumită apăsare în suflet: prin alte etape intermediare a trecut navigația de la primul trunchi de copac scobit și până la petrolierele uriașe, de sute de mii de tone, a căror mișcare fără greș pe mare o dirijează complicate aparate electronice ! Cât de greu i-a fost omului să cucerească acest al șaptelea continent, câtă răbdare și forță, câte suferințe și experiențe dureroase, pentru a deveni stăpân al mării pe care nici azi n-o stăpânește pe deplin! Aflăm mereu de catastrofe pe mare, dar cel mai adesea ele rămân simple abstracțiuni pentru noi, cei de pe uscat. Numai când ești în larg, pe puntea unui colos greu cât zece trenuri, și-l simți clătinându-se la prima adiere de vânt, îți dai seama pe deplin de atotputernicia naturii.

…Dar și a Omului care se încumetă s-o înfrunte, a omului care înlocuiește o navă pierdută cu alte zece, un om dispărut în valuri cu alți o sută, mânați de dorul acesta mistuitor, al drumurilor pline de vrajă spre necunoscut…

## XI Marinăria: pasiune, profesie, artă

Orice profesiune are o esență a ei, o trăsătură care o caracterizează de la bun început. Luați, de pildă, un contabil și un medic, un tâmplar de mobile și un aviator, un strungar și un arhitect. Fiecare dintre aceste profesiuni are o definiție, un profil distinct. Meseria de marinar se deosebește, cred, de altele, prin complexitatea ei. În primul rând, pentru că nu există marinar în sine; marinarul poate fi comandant, motorist, radiotelegrafist, medic de bord, electrician — și mai sunt atâtea alte specialități… În larg, navigând cu „Mircea", mi-am dat seama o dată mai mult de acest adevăr și am încercat să surprind caracteristica esențială care le-ar îngloba pe toate celelalte. Aparent, comandantul, timonierul și toți ceilalți au drept trăsătură comună faptul că muncesc pe vapor, dar asta-i prea puțin. Mai e ceva care-mi scapă. Și ca să găsesc acel ceva, zăbovesc în preajma oamenilor de la posturi, le urmăresc munca, încerc să le citesc pe chipuri ce-i frământă, ce-i preocupă când fac acele mii de lucruri atât de diferite între ele, pe care ei înșiși le denumesc, deloc pretențios, „a fi de cart".

## 2

La spectaculosul post din fața comenzii, timona, elevii se succed în carturi, cât durează marșul, din patru în patru ore, ziua și noaptea, cu o exactitate de ceasornic. La timonă e frumos, într-adevăr; am văzut zeci de sculpturi și picturi care-l înfățișează pe marinar în această postură devenită simbolică. În operele de artă, timonierul e înfățișat cu privirea senină, cu fruntea îndreptată undeva, spre zare. În realitate, lucrurile nu se petrec tocmai așa. Omul de la timonă trebuie să se uite mai ales la cadranul compasului, fruntea lui e plecată, ochii ațintesc cercul gradat care începe să se rotească ori de câte ori nava deviază de la drum; de fapt rotirea lui e numai aparentă; cadranul rămâne veșnic orientat pe meridian, nava fiind aceea care-și schimbă unghiul față de nord… Cine-a strâns măcar 0 dată cavilele timonei în palme, știe cât de greu e să menții drumul fără nicio abatere; când nava tinde s-o ia spre stânga trebuie să intuiești această tendință, să apreciezi instinctiv cât e ea de mare și să întorci cârma într-un unghi potrivit, care s-o readucă la drum;

dacă te pripești, ca orice începător, și iei un unghi prea mare, te pomenești că, ușurel, compasul revine la locul hotărât, dar nu se oprește acolo; nava continuă să gireze, vine mereu în dreapta și-atunci răsucești cu disperare timona în sens invers, dar iarăși ai dat prea mult și, în urma navei siajul trădător înscrie pe apă un zigzag pe care ofițerul de cart nu-l privește niciodată cu ochi buni…

Patru ore în acest efort de a naviga corect, fără abateri care ar scădea viteza navei și ar aduce devieri de la drum — iată esențialul în munca timonierului, pe care picturile și sculpturile n-o pot reprezenta. Descrierea aceasta poate că scade din poezia uneia dintre îndeletnicirile mării, dar vorba lui Topârceanu: pierzând din poezie, câștigă în adevăr…

Toți elevii ambarcați pe „Mircea" au trecut, și nu o dată, prin ceasurile pline de răspundere ale cartului la timonă. Și asta, nu pentru că ei vor avea nevoie, în viața practică, să stăpânească acest meșteșug, ci pentru că vor trebui să-i învețe la rândul lor pe alții, dar mai ales să pretindă altora. Și nu poți pretinde cuiva să facă un lucru într-un anume fel, dacă tu însuți nu cunoști lucrul acela cu toate dificultățile lui!

## 3

În limbajul gazetăresc, numim motoarele „inima navei". Așa ne-am deprins, metafora folosită odată, nu se știe de cine, ne-a plăcut și o folosim adesea. Pe „Mircea" am avut mai mult ca oriunde justificarea acestei denumiri, cu un corectiv foarte important: nu numai mașinile, ci și (sau mai ales) oamenii care le deservesc sunt inima navei. Oamenii de sub punte, „șobolanii de la mașini", cum sunt porecliți cu un amestec de căldură și ironie în toate flotele din lume, deși fac o muncă mai degrabă monotonă decât spectaculoasă, poate cea mai prozaică dintre specialitățile marinei, au o partitură cu totul deosebită în concertul echipajului. Într-o noapte, o întrerupere a curentului electric furnizat de uzina din sala motoarelor a rămas de pomină printre cei care erau de cart. Timona, al cărei efort este multiplicat de motoare electrice, a încetat să mai influențeze direcția de marș; luminile de pe coridoare s-au stins, stația radio a tăcut, frigiderele și-

au încetat producția de răcoare… Totul a durat mai puțin de cinci minute, însă dând lucrurile au revenit la normal, toată lumea de la bord a început să-i privească cu alți ochi pe cei de la mașini!

I-am vizitat în câteva rânduri pe viitori ofițeri-mecanici la postul lor și mărturisesc că zarva asurzitoare a zecilor ide pistoane în plin efort nu mi-a părut a fi cea mai plăcută muzică; oamenii ide aici s-au deprins să se înțeleagă mutește, prin semne și clipiri din ochi, dar se pare că și-au însușit atât de bine funcțiunile, încât știu ce au de făcut fără să se mai consulte între ei. Când coboram în compartimentul motoare, aveam grijă să stau mai mult în preajma curentului de aer proaspăt suflat de ventilator; era un aer de vară din Mediterana, la peste treizeci de grade, și totuși, în atmosfera de aici, părea un adevărat duș răcoros…

Aparent, cartul e ceva simplu și ușor. Elevii și ofițerul de cart la mașini stau în preajma motoarelor și se uită la aparatele de măsură; din când în când răsucesc o valvulă, se apleacă cu urechea asupra unui rând de supape, șterg cu laveta uleiul de prisos de pe vreo piesă. Numai că aceasta se petrece într-un adevărat vacarm și la o temperatură care oscilează între patruzeci și patruzeci și cinci de grade; totul în jur dogorește și vai cui se sprijină, imprudent, de o piesă fierbinte pe care experiența motoriștilor a declarat-o „tabu”!

Motorul principal e folosit la manevre și la navigație pe vreme calmă, fără vânt; în schimb, motoarele auxiliare, rare pun în mișcare generatorii de curent electric, lucrează fără nicio întrerupere, cu schimbul. În larg sau în porturile de escală, ziua sau noaptea, vuietul lor nu s-a potolit nicio clipă, timp de patruzeci și șase de zile. Odată, unul dintre ele a suferit o avarie: s-a spart cămașa unui piston. A fost pornit îndată alt grup generator și mecanicii au trecut la remedierea defecțiunii. Cei de pe punte habar n-aveau de asta; reparația s-a făcut cu discreție, numai șeful mecanic a fost absent seara de la obișnuita partidă de remi, iar. Câțiva elevi motoriști au încălcat programul, lipsind de la legiuitele ore de odihnă ale cartului liber… Altfel, serviciul la mașini s-a desfășurat totdeauna după regulile știute, la orele fixate. În timpul escalelor, când elevii și marinarii aliniați la front în mare ținută așteptau permisiunea de plecare în vizită pe țărm, câțiva tovarăși de-ai lor traversau în fugă puntea-

centru, parcă rușinați de salopetele lor modeste, să-și ia în primire cartul la motoare.

Aș fi vrut să fac o paralelă între cei care treceau grăbiți schela, mânați de nerăbdarea de a vedea lucruri noi, și cei care acolo, în compartimentul mașini… Dar nu! Marinarii nu obișnuiesc să facă asemenea paralele; frumoasa lor meserie are neplăceri și servituți pe care ei le-au cunoscut și le-au acceptat de la-nceput, o dată pentru totdeauna!

Când marea era afurisită și „Mircea” naviga pieziș, cu orizontul bălăbănindu-se haotic deasupra etravei, când mersul pe punte devenea o aventură, iar organismele mai slabe dădeau tribut ciudatei boli a mării, în compartimentul motoare lucrurile se desfășurau după aceeași rânduială severă; o poruncă mai fermă decât oriunde răsuna aici, exprimată lapidar pe cadranul telegrafului: „Toată viteza înainte!”. Elevii motoriști răspundeau clipă de clipă acestei porunci, deși cartul lor era mai greu, cerea mai multă încordare decât alte posturi de la bord; pe de altă parte, nu se poate spune că șirul nesfârșit de bubuituri, sute de bubuituri pe minut, și mirosul de ulei încins și căldura insuportabilă și trepidația ciocănindu-ți creierii sunt tratamentul ideal al răului de mare…

Dar în jurnalul de mașini, ofițerul de cart nota de fiecare dată o frază obișnuită: „Nimic deosebit”.

Cu gândul la motoriști mi-am amintit o întâmplare mai veche din marină, la care am fost martor. Navigam cu un dragor de bază, pe o vreme blestemată. Nava ținea la capă, adică mergea împotriva vântului, cu prova în val. Toată nădejdea era în mașini; simțeam cu toată ființa zvâcniturile ritmice ale pistoanelor, trepidația întregului vas, bufniturile surde ale valurilor ce loveau parcă într-o uriașă cutie de rezonanță; trupurile noastre se încordau odată cu nava în efortul de a urca pe creasta unui deal de apă, de a se împotrivi unei rafale deosebit de puternice a vântului. Se spune uneori că omul face corp comun cu mașina, și expresia conține o bună doză de adevăr…

Șeful mecanic a pătruns în comandă agitat; ușa a bubuit în urma lui, trântită cu putere de vântul potrivnic. A intrat și a raportat despre o defecțiune aparent fără importanță: s-a spart conducta de vapori a turbosuflantei din babord.

— Stăm prost, a spus comandantul. În cât timp se poate remedia avaria?

Mecanicul a șovăit înainte de a răspunde:

— Compartimentul e plin de vapori fierbinți… Conducta încinsă ca plita… Ar trebui lăsată să se răcească, să oprim turbosuflanta…

Mecanismul acesta, turbosuflanta, este un fel de ventilator mare care alimentează cu aer focarele. Ieșirea lui din funcțiune însemna scăderea vitezei, însemna că nava nu-și va mai putea păstra poziția față de vânt, că nu va mai putea lua parte cu sorți egali la lupta cu furtuna. Mai puțin familiarizat cu surprizele mării, prin gând îmi treceau imagini din ceea ce va urma. Vedeam turbosuflanta oprindu-se, din lipsă de presiune, ca un animal ostenit; vedeam ochii roșii pâlpâitori ai focarelor stingându-se treptat, iar articulațiile pistoanelor, după ce vor fi consumat ultima picătură din energia vaporilor rămași în căldare, vor încremeni ca într-o sculptură abstracționistă; vedeam apoi nava, navigând numai cu o mașină și încercând să păstreze direcția de mers — singura noastră șansă. Vedeam, în sfârșit, vasul întors de furtună, cu talazurile într-o coastă, vedeam munții de apă prăvălindu-se pe punte și smulgând de pe bord lucrurile acelea frumos vopsite, bine statornicite în locașurile lor, prinse în chingi și șuruburi… Mai văzusem și altă dată urmările furtunii: obiecte de zeci și sute de kilograme dislocate din armăturile de oțel, șuruburi groase cât degetul retezate ca morcovii, bare de oțel îndoite…

— S-o oprim, n-avem încotro, a spus comandantul cu mâna pe telegraf.

Atunci a intrat în comandă unul dintre soldații de la mașini. Un marinar oarecare, nici prea bun, nici prea rău, un om care nu ieșea în evidență cu nimic. S-a oferit să remedieze avaria fără să mai aștepte răcirea mecanismelor. Comandantul a șovăit mai întâi.

— Nu permit, tovarășe… Îți pui în pericol sănătatea.

— Dar e vorba de nava noastră, a spus ostașul, parcă înciudat că n-are la-ndemână cuvinte mai convingătoare. Nu-i vreme de pierdut…

Marinarul acela care nu se remarcase prin nimic până atunci luase asupra lui un risc și o sarcină ce depășeau măsura obișnuită. De multe ori s-a întâmplat ca un om să-și definească adevărata esență în împrejurări excepționale, vădind trăsături pe care cei din jur nici nu

i le bănuiseră mai înainte. Primind încuviințarea, mașinistul s-a pregătit în câteva clipe. Era de nerecunoscut în costumul de protecție din azbest, cu masca ascunzându-i chipul. A făcut un semn și a dispărut în văpaia albă care umplea compartimentul suflantei. A revenit o singură dată, să ceară o unealtă oarecare. Pe urmă l-am așteptat clipe mai lungi decât orele. L-am așteptat cu emoție, cu spaimă; în răstimpuri rafalele vântului ne aruncau în față pale de căldură umedă, nesuferită, pale de abur fierbinte. Mecanicul a revenit într-un târziu, clătinându-se pe picioare. I-au scos masca și el a înghițit cu putere aerul proaspăt, tăios, de furtună. Când să-i scoată și mănușile, a țipat. Cineva s-a apropiat cu o foarfecă. De sub fâșiile cenușii de azbest, degetele se iveau stacojii, opărite.

— Remediat avaria, a raportat soldatul.

Și comandantul l-a îmbrățișat ca pe un fiu.

## 4

Ridicam velele pe o mare montată, undeva în preajma țărmului african. Gabierii, cei care urcă primii în arboradă și coboară abia după terminarea completă a manevrei, erau la posturile lor. Unul dintre ei a observat la vreme o anomalie în funcționarea vergii zburătorului. Șirul de elevi care trăgea parâma de ridicare a acestei vergi a depus un efort mai mare ca de obicei; mai lipseau câteva secunde și câțiva centimetri pentru ca verga, un tub de oțel lung de vreo douăzeci de metri și gros ca trunchiul unui copac zdravăn, să se prăbușească pe punte. Elevul gabier a semnalat într-o după defecțiunea. Manevra a fost oprită, verga a coborât la locul cuvenit și după ce „Mircea” cu toate velele întinse și-a reluat lunecarea rapidă peste valuri, comandantul l-a felicitat pe gabier în auzul tuturor, folosind microfonul stației de comenzi. „Are ochi de marinar băiatul ăsta”, mi-a spus șeful de echipaj, și se pare că asta sună în gura lui ca o laudă supremă…

Am vrut mai apoi să-i aflu numele, ca să-l amintesc într-un reportaj. Ciudat: nu se știa cine-a fost. Un elev oarecare, un gabier.

Când mi-am manifestat nedumerirea pentru această scăpare, șeful de echipaj a fost nedumerit la rându-i:

— Ce importanță are cum îl cheamă? Important e că un om de la bord a observat defecțiunea. Sper că oricare-n locul lui ar fi observato. Ținta noastră este să-i instruim pe toți la fel de bine. Mâine-poimâine, când vor termina școala, vor fi repartizați pe nave. Fiecare navă are dreptul să primească ofițeri bine pregătiți, marinari buni. Gabierul acesta e unul dintre ei.

## 5

Pavilioanele de semnalizare sunt rânduite într-un dulap anume, cu despărțituri corespunzând literelor alfabetului, cifrelor și altor câteva semnale din codul internațional. Într-o dimineață, o navă întâlnită în larg ne-a întrebat ceva folosind acest limbaj al pavilioanelor; este un obicei practicat cu plăcere pe mare, ca două nave să se întrebe reciproc cine sunt, încotro merg și să-și ureze călătorie bună. După ce comandantul a descifrat semnalul și a ordonat seria de pavilioane care să fie ridicată la catarg drept răspuns, semnalizatorii au trecut la executare. Dar iată că ei au luat pavilioanele din căsuțele respective, fără să observe că elevul care le folosise ultima oară le pusese, din neatenție, unul în locul celuilalt; steguleţele viu colorate, înșirate toate pe-o saulă lungă, erau pe punctul să-și ia zborul spre catarg, înd am auzit glasul supărat al comandantului:

— Jos semnalul! Nu vedeți că e greșit?

A fost coborâtă „fraza” aceea fantezistă, care-ar fi pus în încurcătură și un rebusist. S-a legat seria corectă, după ce pavilioanele necesare au fost căutate și găsite în alte căsuțe… În cele din urmă, când fiecare dintre cei de pe punte își pierduse răbdarea, răspunsul a fost ridicat la catarg. A urmat o discuție foarte serioasă despre onoarea navei, fiindcă oamenii care ne-au întrebat de vorbă n-aveau de unde ști că e greșeala lui X sau Y, ei au văzut că nava le-a răspuns cu întârziere la salut și nu-și pot explica această lipsă de politețe, această încălcare a tradiției marinărești, iar tradiția și respectul legilor maritime este cel mai puternic mijloc de legătură între oamenii de pe toate mările globului… Și toate aceste

implicații au pornit de la banalul rastel cu căsuțe numerotate, asupra căruia privirile vizitatorilor nu se opresc niciodată.

Și iarăși s-a vorbit despre „ochiul de marinar”…

## 6

Știu cel puțin o duzină de inși care, într-un moment de mare sinceritate, încălziți de năvala amintirilor, exclamă:

— Ah, dac-ai ști prin câte am trecut! Cred că dacă într-o zi mi-aș pune pe hârtie pățaniile, ar ieși un roman nemaipomenit!

Viața fiecăruia dintre noi este, într-un fel, un roman. Un roman mai bogat sau mai sărac în semnificații. Omul poate trece prin împrejurări ciudate, extraordinare chiar, fără ca din asta să se poată desprinde un adevăr general despre viață. Și, dimpotrivă, uneori biografia cea mai banală în aparență, monotonă și săracă în fapte spectaculoase, poate da naștere unor interesante generalizări…

Legat de asta, vreau să aduc vorba despre un om pe care l-am cunoscut, un marinar de-al nostru. Îl întâlnesc uneori la bufet, de fiecare dată în același colț, lângă fereastră, cu ochii pironiți pe peretele alb din fața lui. Are vreo șaizeci de ani. A fost scafandru, ba un scafandru dintre cei renumiți cândva. Mă duc să-l salut, înainte ca el să mă vadă și să-mi reproșeze:

— Vezi, nu te ții de cuvânt. De ce n-ai trecut pe la mine, pupă-l taica pe el? Am atâtea să-ți spun, să scrii, să vadă lumea cum trăim noi, cum am început în meseria asta, prin câte-am trecut…

Are privirile încețoșate de vin și de amintiri; vorbește rar, atât de rar încât îi trebuie minute-ntregi ca să închege o frază. Uneori îi ofer un pahar de băutură, alteori face el cinste, cu gesturi de nabab care-ți oferă luna de pe cer. Are-o vorbă pe care-o repetă atât de des încât ți se face lehamite: „pupă-l taica pe el”.

— Îți amintești când te-am cunoscut, pupă-l taica pe el? Erai tinerel atunci și mă sâcâiai cu întrebările. Te-am băgat în scafandru, la apă, ca să te sperii, pupă-l taica pe el.

Râde cu dinții lui galbeni și cam stricați, apoi ciocnește și soarbe din pahar. Vorbește iar, cu pauzele acelea interminabile, de-ți vine să urli:

— Era când am salvat draga în gura portului… În iarna lui cincizeci și., cât dracu'? Cinzeș' trei, ba cinzeș' șase, pupă-l taica pe el…

— Ianuarie cincizeci și cinci, nea Ioane, îl ajut.

— Așa, pupă-l taica pe el. Îți amintești?

Cum să nu-mi amintesc! Era prima mea misiune gazetărească mai importantă, să scriu cum a fost salvată de la scufundare o dragă refulantă. Pompa ei absorbise, odată cu nămolul pe care apa îl îngrămădea în fiecare an în gura portului, un proiectil neexplodat din timpul războiului. Proiectilul zăcuse liniștit pe fundul mării unsprezece sau doisprezece ani și găsise de cuviință să explodeze tocmai acolo, în pântecele vasului, izbit de palele turbinei. Explozia a făcut prăpăd în jur; carcasa pompei s-a prefăcut în schije care-au spart bordajul în zeci de locuri; câțiva oameni au fost grav răniți, draga începuse să se scufunde — și tocmai în gura portului, între faruri…

A intervenit echipa de salvare: un vas cu pompe puternice, care să scoată apa din compartimente, și bacul scafandrilor. Nea Ion s-a echipat și a intrat în apă, era în plin ianuarie, cu apa rece ca gheața: ore întregi a muncit scafandrul sub navă, să găsească găurile și să le acopere cu cepuri de lemn și mâinile înțepeneau de frig pe unelte acolo, în adânc… Pe deasupra mai era primejdia ca draga să se scufunde fără veste, și-atunci omul ar fi fost strivit sub ea, pe fundul mării, ca un gândac…

Acesta era nea Ion, scafandrul, pe vremea aceea; ca să-mi arate practic ce-nseamnă meseria asta m-a echipat în costumul de scafandru, mi-a atârnat de gât și de umeri greutățile acelea îngrozitoare, mi-a pus în picioare bocancii cu talpă de plumb pe care abia i-am putut clinti ca să trec parapetul bacului și m-a învățat semnalul cel mai important: patru smucituri de parâmă — vreau să ies la suprafață. M-am depărtat binișor de bac, îmi plăcea plutirea aceea între două ape, dar curând n-am mai văzut în jurul meu decât ceva alb, de parc-aș fi umblat printr-o sferă de sticlă aburită, m-am speriat știindu-mă singur în adânc, era o spaimă irațională pe care niciodată n-am să mi-o pot explica, atunci însă pierdusem din ochi umbra neagră a bacului și mă gândeam că m-am rătăcit, uitasem că-s legat de navă printr-un adevărat cordon ombilical — furtunul de aer. Am smucit parâma de patru, de zece ori, cu disperare, și în

câteva clipe am fost lângă bac. Primul lucru pe care l-am văzut a fost fața râzătoare a lui nea Ion, scafandrul de atunci, altfel decât bătrânul de astăzi, care vorbește cu pauze înnebunitor de lungi și repetă la infinit „pupă-l taica pe el”.

Vrea să-mi spună povestea vieții lui. O-ncepe de fiecare dată din același punct și repetă lucruri deja spuse: cum a intrat ucenic scafandru la o societate austriacă, cum a lucrat la Dunăre, ani de-a rândul, la elicele navelor, bâjbâind prin zeama gălbuie, atât de tulbure încât nu-ți poți vedea nici mâinile. Dar tocmai când e pe punctul să înceapă povestirea propriu-zisă, după ce i-ai suportat jumătăți de oră frazele rare și vorbulița devenită de amuțește. Oftează lung, greu, dă din mână și apucă iar paharul. Întruna din zile era cătrănit rău:

— M-au lucrat dușmanii, pupă-l taica pe el. Mi-au dat mustrare scrisă, că beau în timpul serviciului. Dar parcă ăla-i serviciu? Comand un șlep care nu s-a urnit de trei ani de zile de lângă cheu, pupă-l taica pe el. Și i-au putrezit parâmele. Da’ o să mă duc la tovarăș’ amiral. Dânsu’ mă cunoaște. Și o să-mi facă dreptate…

Când mai avea câțiva ani până la pensie, i-au încredințat comanda unui șlep-dormitor, navă numai cu numele, ca să-și poată omul încheia liniștit anii de muncă.

O viață de om petrecută pe apă și sub apă, o viață de riscuri și de efort; omul acesta își încheiase traiectoria, își împlinise destinul de marinar. Îi rămâneau amintirile și înclinarea statornică spre pahar. Cei din jur, dacă nu-l scuzau, îl înțelegeau. Dar el nu vedea înțelegerea lor.

— Mă duc la tovarășu’ amiral. Să-mi facă dreptate…

Încerc mereu să fur de la el o poveste. Povestea vieții lui, pe care cred că n-am s-o scriu niciodată. Fiindcă de la un punct încolo, nea Ion rămâne iarăși cu privirea pironită pe peretele alb din fața lui, ca pe un ecran unde se perindă mereu aceleași imagini, numai de el știute…

## 7

Într-o seară m-am culcat pe punte, acolo unde dorm de obicei elevii. Mi-am transportat gospodărește salteluța din cușetă, cearșaful, pledul și perna, m-am instalat sub arborele mare cu fata-n sus, cu mâinile sub cap, și am așteptat să vină somnul. Deasupra, printre parâme, văd stelele aproape neclintite. În răstimpuri, tot cerul se apleacă ușurel spre dreapta, și de la abisul negru al depărtărilor galactice mă readuce aici, pe punte, plescăitul înfundat al unui val răzleț care se lovește de bordaj. Somnul vine târziu de tot, și-l izgonește îndată strigătul marinarului de veghe în prova, care anunță la comandă că undeva, în tribord, a apărut o lumină…

Serviciul de observator în prova e plăcut, fiindcă îți dă un sentiment de triumf asupra mării; când stai acolo, la bompres, ai sub picioare un crâmpei de punte, iar în jurul tău e vidul; zgomotele bordului rămân mereu în urmă și omului de aici îi răsună în urechi doar vântul ușurel și fosnetul valurilor despicate de etravă. Pe vreme rea, marinarul de veghe în prova îmbracă mantaua cauciucată, își pune pe cap pălăria impermeabilă cu boruri largi întoarse și, ca să nu-l ia valurile, se retrage undeva mai sus, pe platforma proiectorului. În jurnalul de bord al lui „Mircea” am găsit scris negru pe alb, întruna din zilele altei călătorii: „Retras veghea prova pe platforma proiectorului, pentru a nu fi luat de valuri”. Ce furtună trebuie să fi fost aceea care impunea asemenea măsuri, e greu de imaginat. Și mai greu de imaginat: prin ce-a trecut omul care a stat acolo, la postul lui de veghe, până când comandantul l-a dezlegat de datoria lui !

Stau, așadar, pe punte, cu mâinile sub cap, și ascult tăcerea adâncă a nopții, pe care-o tulbură în răstimpuri glasul observatorului. Ațipesc în două rânduri, cu gândul la Hemingway: „Dormea bătrânul și visa lei…” Eu nu visam lei; pe la două noaptea m-am trezit cu părul jilav de roua groasă a nopții mediteraneene, cu obrajii reci și-un început de guturai… Salteaua, perna și cearșaful meu au făcut calea-ntoarsă spre cabină. Nu eram atât de bătrân ca să visez lei, dar nici așa de tânăr ca să pot dormi pe punte, în atmosfera aceea umedă, fără vise, alături de echipajul sub douăzeci de ani. Hotărât lucru, pe mare nu încap jumătățile de măsură…

## XII ÎN ȚARA „CAVALERILOR DE MALTA”

### 1

Cât de greu e să răspunzi, când te întorci dintr-o călătorie lungă și interesantă, la întrebarea „Ce ți-a plăcut mai mult?”!

Dacă aș avea posibilitatea să mai călătoresc o dată pe itinerarul navei „Mircea”, m-aș opri neapărat și în Malta. Această insulă, aproape invizibilă pe hărțile obișnuite, așezată între Italia și țărmul african, este fără-ndoială unul dintre locurile cele mai interesante pe care le-am văzut. O ignorasem pe nedrept înainte; știam mai puține despre ea decât despre, să zicem. Nepal sau Insula Paștelui. Dar cum o bună tradiție statornicită pe „Mircea” cere ca înainte de a ajunge într-un loc nou să se amintească datele principale despre el, am beneficiat de o corectare și amplificare a sumarelor mele cunoștințe despre țara cavalerilor ioaniți.

Malta este de fapt un arhipelag format din trei insule: Malta, Gozo și Comino. Suprafață totală 316 kilometri pătrați, populație în 1966, 316.048 locuitori. Mai mult de o mie de oameni pe kilometru pătrat — iată o cifră remarcabilă, care-o plasează printre cele mai dens populate teritorii din lume. Străvechi pământ fenician (limba vorbită aici este o uemașă a fenicienei, cu puternice influențe arabe și italiene). Malta are o istorie zbuciumată. Stăpânită pe rând de greci, romani, arabi, normanzi, francezi, spanioli, cavaleri ioaniți — la care se referă Eminescu în „Scrisoarea III” — insula sfârșește prin a intra în 1800 în mâinile englezilor. Din 1964 ea și-a căpătat independența, devenind membru al Commonwealth-ului. Fortificație importantă în centrul Mediteranei, insula găzduiește o mare bază aero-navală și comandamentul forțelor NATO din Mediterana… Toate acestea sunt niște generalități ușor de găsit într-un manual de geografie.

### 2

Numai că manualul acela de geografie nu va putea — cum nici eu nu pot — să înfățișeze tabloul mirific al unei insule acoperite cu

clădiri, al unui țărm de piatră prelucrată, așa cum ne-a apărut nouă când ne apropiam la La Valetta. Marea pătrunde adânc în uscat, prin golfuri zdrențuite, pe malurile cărora se înșiră parcă una peste alta clădirile înalte, alb-cenușii. La intrarea în port un far cu aspect de fortăreață cilindrică răsare chiar din valurile mării; digurile au și ele aspect de fortificație — groase, masive, înalte, pregătite parcă să facă față unui asediu. Bazinul portului se prelungește mult în mijlocul orașului; deocamdată abia îi bănuim capătul, pierdut prin puzderia de case cu mai multe etaje. Ancorăm în apropiere de clădirea Amiralității, la că te va zeci de metri de cheu. Urmează să ajungem pe țărm folosind gondolele pitorești ale localnicilor, bărci cu capete ascuțite și înalte, terminate în formă de lopată, care amintesc de gondolele venețiene dar și de corăbiile normande ce poposeau aici cu nouă sute de ani în urmă. Ideea unei curse cu gondola ne surâde, deși signor Francesco, gondolierul afectat echipajului nostru, nu-i prea vorbăreț. Observăm în treacăt că ambarcațiunea lui, ale cărei vâsle le manevrează stând în picioare, are un mic motor exterior pentru drumurile mai lungi. Asta îmi amintește de un han văzut în drum spre Londra, o clădire cu aspect străvechi, Horse Lodge Inn, care avea alături o ultramodernă stație de benzină. Și într-un caz și într-altul. Saltul de la tradiția seculară la progresul contemporan îmi pare cam strident…

Curând i după ce ancorăm, un reprezentant al oficialităților maritime engleze sosește cu o mică navă de comandament. Este primit la schelă cu toate onorurile și invitat în careul comandantului. În lipsa lui, ofițerul care comandă nava urcă pe punte și schimbăm câteva cuvinte. Face de câțiva ani serviciul aici, și-n acest răstimp n-a văzut niciun fulg de zăpadă. Oamenii nici n-au sobe prin case. Orașul e frumos, interesant… Sosirea superiorului întrerupe conversația; va trebui să vedem cu ochii noștri cum stau lucrurile.

Ne suim cu vădită plăcere în gondola încăpătoare a lui signor Francesco. Drumul spre oraș e unul singur, după cum ne convingem îndată: strada urcă într-o pantă tot mai accentuată, dă într-o stradelă abruptă ca o scară, mărginită de baruri și prăvălii cu mărunțișuri, cotim la dreapta și iată-ne în plin centrul orașului, foarte animat la această oră de seară. Reclame luminoase, o mare cafenea retrasă mult de la stradă, iar pe platoul din fața ei mese și aglomerație;

mașini multe — statistica arată că în 1966 existau 29.200 de autovehicule, deci o mașină la zece locuitori! De altfel automobilul este singurul mijloc de transport în această țară, brăzdată de șosele dar lipsită de tramvaie, trenuri sau troleibuze. Trecem pe lângă grupuri de fete cu mini-jupe, care se uită lung după noi (se pare că aici a cuceri o fată e lucrul cel mai simplu; o altă statistică, de data asta neoficială, spune că sexul frumos are o majoritate importantă în populația insulei!) La capătul străzii principale se află o râpă străjuită de un bastion de piatră roșcată; trecem peste podul lat de deasupra ei și ajungem într-un parc în centrul căruia tronează o fântână arteziană cu un mare taler susținut de trei uriași. În prelungirea străzii, dincolo de fântână, se vede un bulevard larg, cu scuaruri în centru, unde cresc palmieri. Fântâna marchează de fapt trecerea în alt oraș, Floriana; parcul bine îngrijit care-l desparte de capitală este brăzdat de alei radiare asfaltate, de-a lungul cărora staționează autobuze și limuzine.

## 4

Totul poantă aici amprenta intervenției omului pentru corectarea naturii. Tradiția spune că englezii au găsit în Malta un pustiu calcaros care, ca să devină fertil, trebuia acoperit cu pământ arabil adus din alte părți. Pentru transportul pământului au recurs la o stratagemă: au făcut legi aspre de navigație pe care căpitanii de nave le încălcau ades și, drept pedeapsă, erau obligați să transporte timp de șase luni pământ pentru Malta. O legendă la fel de puțin adevărată ca oricare alta; din ea rămâne în picioare doar ideea că a fost necesară mâna transformatoare a omului. În excursia pe care am făcut-o a doua zi în interiorul insulei am văzut, de pildă, un apeduct care însoțea șoseaua pe distanțe de kilometri, construit încă de pe vremea romanilor; irigația este aici principala preocupare a agriculturii și micile parcele de pământ roșcat, cu a doua recoltă pârguindu-se în soarele nemilos, dovedesc cu prisosință adevărul zicalei „omul sfințește locul”.

Vizita în Malta ne-a dat o imagine de ansamblu a acestui colț de rai din piatră albă. Orașele se țin lanț; arhitectura lor are puternice

influențe arabe și în general orientale: clădiri cu un singur etaj, cu acel balcon acoperit cu sticlă, ieșit în afara zidurilor, cunoscut și în arhitectura noastră mai veche sub denumirea de sanacsiu, cu uși mici și ferestre zăbrelite, așa încât fiecare locuință pare la rândul ei o celulă a marelui sistem de fortificații, astăzi inutil, al insulei. Căsuțe albe și pătrate, cu o parcelă de cultură alături, împrejmuită cu gard de piatră, reprezintă redusul mediu rural al acestei mari aglomerări umane. Pe văi și coline domoale — deși aflată pe un podiș la 250 metri deasupra mării. Malta n-are relief prea accidentat — șerpuiesc șosele și albesc în soare ruine alături de clădiri aflate încă în construcție. Ghidul ne spune numele localităților pe unde trecem, nume cu sunet aspru, greu de pronunțat: M'dina, Sliema, Rabat. Întruna din ele poposim pentru câteva minute să vizităm o catedrală, asemănătoare în exterior cu Sf. Paul din Londra și — după spusele ghidului care vorbește o italiană răspicată și foarte inteligibilă — a treia ca mărime din lume. Sub cupola imensă, ornamentată cu zigzaguri aurii, fiecare sunet capătă rezonanță; auzim un murmur nedeslușit și curând ne dăm seama că vine tocmai din celălalt colț al bisericii, unde câteva bătrâne se roagă cu glas coborât.

## 5

Propriu-zis, țara cavalerilor de Malta este Citá Vecchia, un orășel-relicvă situat pe o înălțime cam în centrul insulei. Aici își aveau sediul cavalerii-călugări ai ordinului ioaniților, care-au primit insula din partea lui Carol Quintul în 1530, după ce turcii le cuceriseră vechiul domeniu — insula Rodos. Am vizitat străzile înguste ca niște tranșee săpate între pereții de piatră ai clădirilor-fortărețe. Totul respiră aici a Ev mediu, de la casele cu ferestre mici ca niște creneluri și până la biserica ridicată în linii drepte, austere, al cărei turn seamănă cu un obelisc. În colțul unei clădiri, ceva mai sus de înălțimea unui stat de om, într-o nișă, se află statuia Sfântului Ioan, patronul cavalerilor de Malta. Așezarea ca și liniile severe ale sculpturii ne duc cu gândul 12 o reminiscență medievală, dar culorile foarte proaspete ale zugrăvelii și mai ales candela care pâlpâie în dreapta sfântului sunt semne că acest monument este frecventat și îngrijit și azi. Ah, cât aș fi dorit să

văd la față un urmaș oricât de modest al renumiților cavaleri-călugări! Imposibil, fiindcă din 1798 insula a încetat să mai aparțină ioaniților, fiind cucerită de Napoleon care doi ani mai târziu a cedat-o englezilor. Singurii oameni pe care i-am întâlnit la Citá Vecchia sunt niște turiști, străini ca și noi. Unicul localnic, ghidul nostru, face în italiana lui clară niște reflecții cu privire la mersul istoriei, reflecții foarte potrivite pe acest pământ care a avut atâția stăpâni dar a rezistat cu tradițiile și relicvele lui.

Orașul e curat, dar foarte mic. Ajungem curând la zidul de centură, un mare parapet de piatră și beton, lat de câțiva metri. Dincolo de el se deschide o vale largă și avem deodată în față aproape tot teritoriul insulei, până la marea care sclipește vag în depărtare. De pe o asemenea înălțime, orașul va fi fost foarte ușor de apărat. Încerc să-mi imaginez năvala unei armate împânzind valea: „Urlă câmpul și de tropot și de strigăt de bătaie”… dar turiștii vor să se fotografieze în fața zidului și larma lor rănește tăcerea pietrelor albe peste care s-au scurs și se vor scurge veacuri…

## 6

De la Evul mediu, un salt brusc la civilizația contemporană: litoralul. Șoseaua se învecinează cu marea, clădirile se succed amețitor, răsar fără veste hoteluri impunătoare, prăvălii cu reclame multicolore, și uneori un turn străvechi având aerul că veghează limuzinele parcate în jur. Într-un golf adânc tăiat în țărm și mărginit de clădiri elegante se leagănă catargele a sute de yachturi sosite din diferite țări, de parcă domnii și duduile elegante de la Saint-Tropez sau de la Gibraltar s-au strămutat peste noapte aici. De fapt sunt alții, dar ca și semenii lor poposiți în alte porturi estivale, n-au vâsle la bărcuțele cochete care fac legătura yachturilor cu țărmul.

Aproape fără tranziție ne întoarcem în La Valetta, după un drum de câteva ore într-un peisaj mereu nou, niciodată monoton, unde istoria se învecinează cu confortul modern iar turismul are drept obiective vestigii seculare.

## XIII O aventură, una singură

# 1

La întoarcerea din lungile călătorii pe mare, prima vorbă a celor veniți să ne întâmpine este o întrebare:

— Cum a fost?

— Ceva deosebit?

— Vreo furtună, vreo întâmplare mai…?

Între a-i dezamăgi cu un răspuns negativ și a inventa ceva pasionant, aleg prima alternativă. Am ales-o de fiecare dată când am fost întrebat: „Ceva deosebit…?

Întrebarea izvorăște din setea omului de neprevăzut, de ceva nou, care să-l scoată din monotonia cotidianului. Știu eu? Poate că ne naștem cu ideea de *altceva,* iar interesul pentru întâmplări deosebite e ceva organic, în firea omului. Tuturor a ne-au plăcut, în copilărie, basmele. Și basmul nu-i decât un sintetic roman de aventuri, construit după toate legile genului, cu momente de încleștare, cu suspensii care ne făceau să ne înghiontim bunicul ațipit: „Și, mai departe?”

De ce? Cred că oamenii așteaptă Neprevăzutul, faptul nemaiîntâmplat, altceva decât stereotipia muncii de toate zilele, a drumului cu tramvaiul, a traiului într-o pădure de beton și asfalt, unde până și ploaia e anunțată dinainte la radio și prin ziare. Aventura n-are ce căuta în spațiul obișnuit, ea s-a refugiat undeva departe, în jungla nepătrunsă, pe mare, în cosmos, sau cel puțin așa cred oamenii, ei cred că acolo se întâmplă neapărat ceva ieșit din comun, ceva care să le taie răsuflarea, să le dea bătăi de inimă, să le pună la-ncercare forța sufletească. Dar nu toți oamenii sunt sortiți acestor prilejuri spectaculoase, prea puțini sunt aceia care explorează jungla, navigă departe sau se avântă în cosmos. Și-atunci, cei care n-au prilejul să caute Neprevăzutul în mediul lui firesc fac tot ce pot ca să-l aducă lângă fotoliul lor, la gura sobei, îndărătul ferestrei pe care plânge ploaia, în semiîntunericul sălii de cinema — și sorb cu lăcomie întâmplările altora, închipuindu-și pentru o clipă că ei sunt aceia care suferă, caută, se sperie, luptă și triumfă în final…

Dar pe de altă parte, nu toate călătoriile conțin peripeții și fapte ieșite din comun. Multe sunt remarcabile doar prin durată și spațiile parcurse, sau prin noutatea oferită ochiului. Așa sunt și călătoriile noastre, unde itinerarul e lipsit de surprize și locul aventurii îl ia munca, o muncă mai spectaculoasă decât una terestră, totuși departe de ispitele Neprevăzutului. În locul acestora, va trebui să scrii despre oameni, despre viața și caracterul lor, să defrișezi nu hățișurile junglei, pe care azi le traversează autostrăzi, ci meandrele sufletului omenesc, prin care nu-i deloc ușor să-ți faci cale…

## 2

— Ce vă face noul Blaiberg? l-am întâmpinat voios pe doctor.

Simțeam nevoia să fiu voios. Era o zi senină, plină de soare, dar marea era agitată și balansul navei creștea mereu. După trei săptămâni de navigație eram căliți și n-ar fi trebuit să-i mai luăm în seamă mizeriile, totuși, pentru onice eventualitate, foloseam din plin antidotul proastei dispoziții pe care ți-o produce marea rea: autosugestia. Doctorul, un om vesel și care râdea cu poftă, molipsitor, împrăștiind în jurul lui un adevărat jet de bună dispoziție, era mohorât în dimineața aceea senină.

— Ca să fiu sincer, mie nu-mi plac operațiile senzaționale, mi-a spus el.

Am luat vorbele lui ca pe o mustrare la adresa glumei mele proaste, dar el se gândea la cu totul altceva.

— Aș prefera de-o mie de ori s-o fac într-un spital modest de pe țărm, a continuat. Orice operație, cât de simplă, prezintă un procent de risc pentru pacient. Datoria noastră, a medicilor, este să micșorăm pe cât posibil acest procent, să-i asigurăm omului *toate* șansele. Or în condițiile astea…

A făcut un gest larg cu mâna. Mediterana, albastră ca într-o pictură impresionistă, se brăzdase cu dâre lungi de spuma. În borduri bubuiau când și când valuri nu prea înalte, dar masive; alteori se căscau deodată în preajmă niște „gropi” de toată frumusețea, care alunecau sub navă, și atunci „Mircea” se apleca deodată și naviga

pieziș, dezaxat, până când groapa devenea deal și era rândul celuilalt bord să se încline prelung, la nesfârșit parcă.

— Pantea proastă e că băiatul are rău de mare, spuse iarăși doctorul, mai mult ca pentru sine. Un acces de vomă, când ai burta cusută… nu știu, zău, ce-ar urma. Încerc să-l țin cu calmante până ajungem.

— Mai aveam cinci zile bune…

— Cinci zile. Și ajutor de nicăieri. Chiar dac-ar veni un elicopter, n-are cum să aterizeze pe punte. Catargele. Și marea e agitată…

Tăceam, deși poate ar fi trebuit să spun ceva. Dar ce să-i spun acestui om, chirurg eminent, care făcuse poate mii de operații, multe grozav de complicate? Doctor în științe medicale, autor al unor studii de răsunet în lumea medicală — ce puteam eu să-i spun? Să-i dau curaj? Să-i sugerez o soluție?…

— Ați fost vreodată într-o sală de operație? m-a întrebat pe neașteptate.

— Nu, n-am fost. Cred că n-aș putea rezista…

— Aș avea nevoie de un ajutor, să-mi țină pensele.

— Dar sanitarul?

— El îmi dă instrumentele, mi-a răspuns mirându-se de ignoranța mea.

Am zâmbit stânjenit. Mă înspăimânta fie și numai perspectiva de a vedea sânge, ca să nu mai vorbim despre ajutorul activ pe care-ar fi urmat să-l dau…

— Găsesc eu pe cineva, a decis doctorul. Pregătesc tot. Dacă până spre seară nu zise liniștește, îl operez.

Mi-am dat seama că din punct de vedere profesional hotărârea era luată demult și că frământarea doctorului ținea de ceva mai adânc. Pentru el n-avea importanță faptul că trebuie să opereze într-un cabinet medical care se leagănă odată cu nava, că-l va ajuta în această acțiune un om fără calificare; astea erau nimicuri pe lângă problema principală — să asigure pacientului *toate* șansele.

— Mă duc să văd cum se mai simte. Cu toate că sanitarul nu zise clintește o clipă de lângă el…

A plecat cu mersul lui sprinten, de om care-a practicat în tinerețe sportul, doar că ținea fruntea puțin plecată; am avut atunci impresia că grija îl apăsa materialmente, ca o greutate reală. Pacientul lui era

unul dintre elevi. Dimineața, la manevra velelor, urcase în arboradă împreună cu ceilalți colegi ai lui și avusese un acces de rău de mare. La prima vedere, asta n-a neliniștit pe nimeni: era vreme rea și o mai pățiseră și alții. Dar tânărul continua să se simtă rău și după coborâre, când s-a culcat și deci răul de mare ar fi trebuit să dispară. S-a prezentat la medic. Examenul a confirmat diagnosticul pus „din ochi”: apendicită acută…

După-amiază l-am întâlnit iarăși pe doctor. Stătea lângă balustradă și se uita încruntat la mare.

— Mi-am găsit ajutor, vesti el continuând parcă discuția. Un elev pe care l-am operat la spital, acum câteva luni. Sper că o să se descurce…

— Dar pacientul?

— Delirează. Are aproape patruzeci de grade. Am pus instrumentele la fiert.

M-am gândit la starea de spirit a acelui băiat de nouăsprezece ani care se zvârcolea în cușeta suspendată din infirmerie.

— Chiar îl operați? am șoptit cu o strângere de inimă.

— E singura soluție, a spus doctorul și a adăugat încercând să zâmbească: Nu-i tocmai un Blaiberg. O peritonită nu-i un transplant de cord…

O „groapă” mai mare ca toate s-a căscat lângă bord. Doctorul s-a posomorât iarăși și s-a prins cu mâinile de balustradă. Un salt neașteptat al vasului m-a împins către el. M-am sprijinit de umărul lui. Era un umăr solid, ferm, ca stâlpul de susținere din salonul infirmeriei.

## 3

Seara, puțin înainte de apusul soarelui, pe puntea-centru s-a desfășurat o seară de poezie. Sub punte, chiar pe locul unde mă aflam, începuse operația. Citeam marinarilor versuri și mă gândeam, fără voie, la ce se petrece acolo, dedesubt. Când am terminat, spectatorii au aplaudat moale, fără entuziasm. Se gândeau, ca și mine, la colegul lor…

A doua zi am aflat amănunte: operația durase trei sferturi de oră, totul a decurs fără niciun incident, bolnavul continua să aibă febră — ceva firesc, spunea medicul, o să scadă peste o zi — marea se mai liniștise, ocrotind parcă și pacient și medic; acesta din urmă nu se arătase deloc pe punte, a vegheat o zi și-o noapte dângă bolnav, folosindu-și toată știința și puterea omenească pentru a-i alina suferința.

A treia zi am stat de vorbă cu elevul operat: era încă palid, dar temperatura îi revenise la normal. L-am întrebat dacă i-a fost frică și a răspuns „nu, de ce să-mi fie frică?” apoi doctorul a făcut o glumă și băiatul acela a zâmbit blajin și avea o față senină ca un sfânt dintr-o icoană veche.

A patra zi pacientul stătea pe punte, la soare; ajutat de colegi a făcut câțiva pași, șchiopătând. Tot atunci, la a patra zi după operație, eram împreună cu medicul, când un elev a venit în numele clasei să-l invite în cazarma centru; voiau să-i mulțumească pentru salvarea colegului lor. Doctorul a încercat să refuze, dar n-a fost chip; era foarte stingherit și de aceea l-am lăsat singur să se ducă acolo, în mijlocul acelor tineri, să guste în liniște poate cel mai emoționant, deși modest, triumf din cariera lui; și o să-mi pară totdeauna rău că nu m-am dus și eu, să iau parte la bucuria tuturora.

A cincea zi elevul a trecut în front lângă colegii lui, total restabilit, ba a susținut examenul de practică marinărească și l-a luat cu o notă bună.

— Tinerețea e puternică, a râs doctorul cu râsul lui de totdeauna, molipsitor ca un jet de voie bună.

## XIV Mai lungă-mi pare calea…

### 1

Cât de firesc e sentimentul pe care-l exprimă Alecsandri în versurile lui! „Mai lungă-mi pare calea acum, la-ntors acasă, / Aș vrea să zbor…”

Fiecare călător l-a avut la înapoierea dintr-o lungă peregrinare. L-am avut și noi, îl simțeam acut, ca pe-o durere fizică aproape. În

ciuda plăcerilor drumului pe mare, în ciuda frumuseților pe care le-am adunat în ochi și pe pelicula fotografică, în ciuda ideii că ne vom ului prietenii cu poveștile noastre, că vom fi luni întregi ținta atenției de câte ori s-o aduna un grup de doi-trei inși să stea de vorbă…

Încercând să rămân măcar în parte reporter, întreprindeam o anchetă discretă dar permanentă printre tovarășii de drum, să aflu ce simt ei la întoarcere, cum se manifestă la fiecare acest sentiment comun tuturor — dorul și nerăbdarea.

## 2

Unul dintre ei m-a invitat, într-o seară, la el în cabină. A deschis dulapul. A scos un plic mare și cam jerpelit și l-a pus pe masă cu un aer vinovat:

— Am dat peste niște poze. Le-am făcut pe litoral, în primăvara asta, într-o duminică…

M-am uitat pe rând la fotografii. El cu soția și cu copilul, un băiat frumos, de vreo doisprezece ani, cam țeapăn în costumul de licean cu cravată. Se fotografiaseră cu rândul, erau poze de amator, nu prea grozave. În spatele personajelor apăreau clădiri pe care le văzusem adeseori: hotelul „Europa” din Eforie, faleza Mangaliei, Cazinoul din Constanța, un șir de blocuri, marea cu un colț de plajă, statuia lui Eminescu din apropierea portului…

În seara aceea am avut deodată revelația unei frumuseți aparte a litoralului nostru. Văzusem atâtea țărmuri străine cu pitorescul lor și cu ineditul oricărui loc văzut pentru prima dată; locurile acelea din fotografii, atât de bine cunosaute, familiare, care încetaseră să mă mai impresioneze tocmai fiindcă le revedeam aproape zilnic, căpătau acum, aici în largul Mediteranei, adevărata lor valoare…

Știam că omul acela, care-mi încredința ca pe-o taină pozele lui de familie, așteaptă un cuvânt de la mine. Dar nu puteam rosti niciun cuvânt. Am scos din buzunarul de la spate un portmoneu uzat, pe care-l port pretutindeni cu mine, și din el am scos, la rându-mi, poze. Eram fotografiat împreună cu familia în peisajul Mangaliei Nord, cu arhitectura aceea de ultimă oră, și iarăși am avut sentimentul că locurile acelea foarte cunoscute mi se prezentau într-o nouă lumină.

Am înșirat pozele pe masă și le-am examinat pe rând, le-am luat de la capăt, am făcut schimb, apoi iarăși ne-am uitat fiecare la ale sale…

Într-un târziu am ieșit amândoi pe punte. N-am discutat prea mult între noi, dar ne simțeam mai prieteni.

## 3

Altul, un gurmand. Suferă de dorul unui ospăț pe care nu se sfiește să și-l imagineze cu glas tare față de noi. Față de noi care mâncăm, ca și el, de zeci de zile, carne congelată.

— Sarmale moldovenești, cât nucile, mormăie el. Cu mămăligă. Și-un pui fript cu mujdei. Tot cu mămăligă. Și mititei. Și-o bere rece…

— O bere rece, ehei! exclamăm cu toții, ștergându-ne nădușeala de pe frunte. Azi au fost patruzeci de grade.

— Și-un lăutar, să zică de inimă albastră… visează altul.

Avem la bord zeci de discuri „de inimă albastră”, seara le auzim la difuzor, dar le ascultăm și nu prea. Dacă nu-i și-un lăutar…

## 4

Un altul își maschează nerăbdarea printr-o poveste întreagă despre fiul lui care termină acum liceul, și vrea să dea la facultate, și dacă nu-i taică-său lângă el să-l supravegheze… Știam tot de la el că băiatul învață excelent, deci nu-i nevoie să-l mai îmboldească cineva.

Dar fiecare caută o formulă cu care să-și camufleze sau măcar să-și justifice dorul de casă, care crește cu fiecare zi, cu fiecare ceas.

## 5

Niciunul dintre cunoscuții mei de pe navă nu-i un obișnuit al cârciumilor, dar se știe că tocmai lucrurile greu de obținut tentează mai mult: vorbim mereu despre serile cu dans și cu vin bun de pe terasa Cazinoului; cine ne-ar auzi din afară, fără să cunoască starea

de spirit a unor oameni care de mai mult de-o lună stau în acest spațiu limitat, departe de casă, de locurile familiare, de soție și de copii, și-ar face o impresie ciudată despre ei. Dar cum suntem toți în aceeași situație, nu ne mirăm unul de altul: apelăm de zeci de ori pe zi la sticlele cu apă de la frigider, în zilele cu valuri mari sprijinim farfuriile de ciorbă cu mâna, ca să nu se verse din cauza balansului, am căpătat acel mers legănat, caracteristic marinarilor de cursă lungă și… numărăm zilele până la întoarcere.

## 6

Pot spune că documentarea mea despre „mai lungă-mi pare calea” e completă; adesea mă documentez pe propria-mi persoană- Nu pot să fiu mai rece, mai lucid decât cei din jurul meu; sufăr și trepidez de nerăbdare ca și ei.

## 7

Cele din urmă zile de călătorie se scurg mai greu decât toate celelalte la un loc. N-avem vești de la familiile noastre, știm despre evenimentele din țară doar din ziarele primite la escale, ziare vechi de săptămâni, pe care le-ntoarcem de pe-o parte pe alta. Manifestările artistice s-au îndesit, ca să treacă vremea mai ușor; pe puntea-centru au loc adevărate recitaluri de muzică. Sunt printre elevi câțiva tineri foarte talentați, care pun artă și suflet în interpretarea cântecului popular. Dorului din cântec i se suprapune dorul din inimile noastre, despre care evităm să vorbim de-a dreptul, încercând în tot felul să-l ascundem. Dar asta nu se poate și lupta cu nerăbdarea poate fi citită pe chipul fiecăruia.

Facem, la fiecare oră, calcule. Oricât am fi de optimiști, cert este că avem timp prea mult până la data intrării în Bosfor. Programul de navigație a fost astfel alcătuit, încât să cuprindă și o rezervă pentru întârzierile neprevăzute, datorate vântului contrar, furtunii sau altor cauze. Asemenea întârzieri n-au fost, și zilele de rezervă au rămas intacte; am putea parcurge în trei zile distanța pentru care programul nostru prevede șase. Navigăm cu mașinile la jumătate până-n sudul

Greciei, apoi stop mașina! Vom rămâne în derivă timp de trei zile, ca să ajungem la Constanța la data și ora fixată dinainte. Niciun minut mai devreme?

Trei zile. Trei zile și trei nopți cu conștiința că stăm pe loc… Poate că dacă ne aflam departe și am fi navigat continuu, timpul trecea mai ușor. Gândiți-vă la o experiență trăită de fiecare dintre noi, un drum cu trenul. Știi precis că la ora cutare vei sosi la destinație, dar trenul se oprește fără veste undeva, în plin câmp, la semnal. Oprește și stă acolo. Ești sigur că oricât ar sta de mult, tot are posibilitatea să recupereze întârzierea și să ajungă la ora știută. Cu toate astea te cuprinde nerăbdarea, oftezi, simți o iritare fără nume care crește treptat, devii nervos, ieși pe culoar, întrebi pe unul și pe altul „când naiba are de gând s-o ia din loc?”, faci comentarii nu prea măgulitoare la adresa mecanicului — pentru un sfert de ceas de așteptare ! Înmulțiți asta cu zece, pe urmă iar cu zece, mai puneți ceva pe deasupra și veți avea o imagine a zilelor notate în jurnalul de bord simplu: „Staționare în derivă”.

## 8

Pentru elevi, pentru profesorii și comandanții lor, e altceva: nu-și văd capul de treburi acum, în ultimele zile ale marșului. Se fac pregătiri pentru examenul sfârșitului de practică, este momentul în care se măsoară roadele marșului de lungă durată. Subiectul acesta e prezentat pretutindeni; în toate ungherele elevii răsfoiesc caiete de notițe, își colorează „schițele de coastă” realizate în cursul marșului, repetă articolele din Regulamentul pentru prevenirea abordajelor, mânuiesc pavilioanele de semnalizare, sau își revizuiesc cunoștințele despre instalația electrică a navei, despre arboradă, despre calitățile manevriere… Oh! Am obosit numai enumerând câteva dintre subiectele care-i preocupă, dar să-ncerc un tablou al muncii lor din aceste zile !

Examenul, fie vorba-ntre noi, nu-i numai al elevilor. Școala a încredințat ofițerilor de pe navă conducerea activităților practice, deci comandantul, șeful-mecanic, secundul, navigatorul, șeful de echipaj au și ei emoții: au izbutit, se-ntreabă, să dea viitorilor ofițeri acea

sumă de cunoștințe și deprinderi care să le completeze pregătirea din timpul școlii? îi văd pe toți preocupați, și-i înțeleg. Examenul e al tuturor…

Când a venit ziua stabilită, puntea lui „Mircea” s-a transformat în sală de examene.

La centru, șeful de echipaj a înșirat pe o masă câteva piese și instrumente de o formă bizară pentru un neinițiat. „Candidații” trebuie să le numească, să spună la ce folosesc, să le definească rapid calitățile. Îi privesc. Niciunul nu șovăie, nu se încurcă. Doar ei au mânuit aceste piese și unelte de-a lungul marșului de-atâtea ori !

Pe dunetă, la mesele lungi, aduse anume din „cazarma trei”, alții lucrează la hartă. Fiecare are o problemă de navigație, o problemă complexă, a cărei dificultate o sporesc curenții, deriva, vântul, stâncile, mareea, închipuite de examinator. Dar tinerii aceștia au făcut zi și noapte calcule asemănătoare, de-a lungul țărmurilor Europei, de la Constanța și până-n Marea Mânecii și creioanele aleargă harnic pe hârtie…

Examenul de practică: să remediezi o închipuită avarie la motor, să înnădești corect o parâmă ruptă, să alegi dintre zecile de parâme legate la piciorul catargului, pe aceea care slujește la o anumită manevră, să prinzi un semnal radio, să transmiți o frază cu proiectorul, să identifici o constelație pe harta cerului, să dai corect un semnal cu sifleea… Toate acestea s-au petrecut de zeci de ori în cursul marșului și s-au mai petrecut acuma, la examen, deși mai multe ori. Un marinar trebuie să fie multilateral, să știe de toate, să aibă acea îndemânare care ea singură te poate ajuta în împrejurări grele, să se descurce în cele mai variate situații…

E inutil să mai arăt rezultatul: după zeci de zile de marș, viitorii ofițeri de marină au primit acea calificare care le dă dreptul, în anul următor, la încercări și mai dificile. Examenul acesta, un avanpost al adevăratului examen de marinar, a fost un succes al tuturora !

## 9

După trei zile, trei luni sau trei ani de derivă, n-aș putea spune exact cât, am pornit. Motorul principal își reluase cântecul, nava

spinteca harnic apa liniștită ca uleiul a Mării Egee, iar noi, ca să ne consumăm într-un fel vremea, am început să spălăm batiste, să lustruim nasturii uniformelor și să croim planuri pentru când vom fi pe uscat. Eram bucuroși că ne apropiem de casă, socoteam orele, pachetele de țigări, prânzurile pe care le mai avem de luat aici. „Mircea” este un loc plăcut și confortabil, dar devenea tot mai strâmt pentru nerăbdarea noastră…

## 10

În ultima zi, când mai aveam o singură noapte de dormit la bord, ne-a fost hărăzită o ultimă emoție: în Marea Marmara vreme urâtă. O furtună stârnită ca din senin părea să se înalțe în calea noastră, anume ca să ne amâne cu o zi trecerea spre Marea Neagră. Așteptam încordați, la câteva mile de Istanbul, sub ploaia care cădea mereu, hotărârea comandantului. După un chinuitor și interminabil sfert de oră, s-a auzit în difuzoare:

— Ridicați chemarea pilotului! Luați măsuri pentru vreme rea!

Așa a început… sfârșitul călătoriei noastre.

**Cuprins**

Chemarea depărtărilor albastre 2
Bosforul și orașul de pe țărmul lui 6
Nopți albe între cer și apă 14
Peisaje italiene 22
Mediterana 30
Sub cerul curat al Provenței 36
Corăbii care trec 40
Coloanele lui Hercule 45
Întâlnire cu Oceanul 50
Englezii la ei acasă 57
Marinăria: pasiune, profesie, artă 65
În țara „Cavalerilor de Malta” 73
O aventură, una singură 77
Mai lungă-mi pare calea 80

De același autor:

MARINAR DE FRUNTE
*versuri*
**Editura militară 1956**

ECHIPAJUL NAVEI R-305
*nuvelă*
**Editura militară 1961**

CATARGE LA ORIZONT
*nuvelă*
**Editura militară 1963**

PASAGERUL CLANDESTIN
*povestire*
**Editura militară 1965**

NE-AȘTEAPTĂ MAREA
*roman*
**Editura militară 1968**

VIGILENȚI LA DATORIE
*povestiri*
**Editura militară 1968**

VEDETA 70 ATACĂ!
*povestire*
**Editura militară 1969**